# MEMÒRIA DE VALORACIÓ DE LES OBSERVACIONS, AL·LEGACIONS I APORTACIONS REBUDES EN LA TRAMITACIÓ DE L'AVANTPROJECTE DE LA LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES (ITV) A CATALUNYA.

**1. Introducció. ..... 3**

**2. Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023. ..... 4**

**3. Anàlisi i valoració de les observacions, al·legacions i demés aportacions rebudes respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya aprovat en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024. ..... 5**

3.1. Tràmit d'audiència. ..... 5
3.2. Tràmit d'informació pública. ..... 6
3.3. Informes preceptius. ..... 6
3.4. Anàlisi de les aportacions rebudes en el tràmit d'audiència, d'informació pública i d'informes preceptius així com el seu impacte en el text vist en el Consell Tècnic en data 30 de gener de 2024. ..... 7
3.4.1 Preàmbul. ..... 8
3.4.2. Article 1. ..... 8
3.4.3. Article 2. ..... 9
3.4.4. Article 3. ..... 9
3.4.5 Article 4. ..... 9
3.4.6. Article 5. ..... 10
3.4.7 Article 6. ..... 11
3.4.8 Article 7. ..... 11
3.4.9 Article 8. ..... 12
3.4.10 Article 9. ..... 13
3.4.11 Article 10. ..... 14
3.4.12 Article 11. ..... 14
3.4.13 Article 12. ..... 15
3.4.14 Article 13. ..... 16
3.4.15 Article 14. ..... 17
3.4.16 Article 15. ..... 17
3.4.17 Article 16. ..... 18
3.4.18 Article 17. ..... 18
3.4.19 Article 18. ..... 19
3.4.20 Article 19. ..... 19
3.4.21 Article 20. ..... 20
3.4.22 Article 21. ..... 20
3.4.23 Article 22. ..... 21
3.4.24 Article 23. ..... 21
3.4.25 Article 24. ..... 22
3.4.26 Article 25. ..... 22
3.4.27 Article 26. ..... 22

3.4.28 Article 27. ..... 23
3.4.29 Article 28. ..... 23
3.4.30 Article 29. ..... 24
3.4.31 Article 30. ..... 24
3.4.32 Article 31. ..... 24
3.4.33 Article 32. ..... 24
3.4.34 Disposicions addicionals i transitòries. ..... 25
3.4.35 Disposició addicional primera. ..... 26
3.4.36 Disposició addicional segona. ..... 26
3.4.37 Disposició addicional tercera. ..... 26
3.4.38 Disposició addicional quarta. ..... 26
3.4.39 Disposició addicional cinquena. ..... 26
3.4.40 Disposició transitòria primera. ..... 27
3.4.41 Disposició transitòria segona. ..... 27
3.4.42 Disposició derogatòria. ..... 27
3.4.43 Disposició final primera. ..... 27
3.4.44 Disposició final segona. ..... 28
3.4.45 Disposició final tercera. ..... 28
3.4.46 Disposició final quarta. ..... 28
3.4.47 Annex 1. ..... 28
3.4.48 Annex 2. ..... 30
3.4.49 Annex 3. ..... 31
3.4.50 Contingut eliminat del text original. ..... 31

**4. Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026. ..... 32**

**5. Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes en el Dictamen 08/2026 de 18/05/2026 del pel Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (CTESC) del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya. ..... 33**

**Annexos.**

A.1. Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.
A.2. Informes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya emesos respecte del text vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.
A.3. Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.
A.4. Al·legacions presentades per diferents entitats en el tràmit d'audiència i d'informació pública respecte del text vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.
A.5. Informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text vist en el Consell Tècnic el 30 de gener de 2024.
A.6. Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026.
A.7. Informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text vist en el Consell Tècnic el 17 d'abril de 2026.
A.8. Dictamen del Consell del Treball, Econòmic i Social de Catalunya de 18 de maig de 2026.

## 1. Introducció.

L'article 36.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la Presidència de la Generalitat i del Govern, estableix que els avantprojectes de llei han de contenir una exposició de motius i han d'anar acompanyats, entre d'altres, d'una memòria en què constin les consultes formulades, les al·legacions presentades, les raons que han dut a estimar-les o desestimar-les i la incidència de les consultes i les al·legacions en la redacció final de l'avantprojecte de llei.

Aquesta memòria de valoració integra, doncs, totes les al·legacions i observacions formulades al text de l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'Inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya, amb la valoració de cadascuna d'elles i la indicació de si s'han estimat o desestimat, així com la motivació d'aquesta darrera decisió.

Així, aquesta memòria de valoració té per objecte recollir l'anàlisi de:

- Les observacions rebudes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.

- Les al·legacions i comentaris presentats per diverses entitats respecte del text tramès en el tràmit d'audiència, que va ser el que va quedar vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

- Les al·legacions i comentaris presentats per diverses entitats respecte del text publicat en el tràmit d'informació pública, que va ser vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

- Les observacions incloses en els informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya que es van sol·licitar amb posterioritat al Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

Aquesta memòria analitza les al·legacions, comentaris i observacions al text, exposa els motius i arguments que justifiquen els canvis efectuats en el redactat, quan s'ha realitzat, i finalment adjunta com a annexos:

- El text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023

- Els informes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya emesos respecte del text vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023

- El text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024

- Les al·legacions presentades per diferents entitats en el tràmit d'audiència i d'informació pública respecte del text vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

- Els informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

**2. <u>Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.</u>**

Com s'explica en la memòria general, el text que es va presentar en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023 no va continuar la seva tramitació, i no va ser sotmès al tràmit d'audiència ni es va obrir el tràmit d'informació pública sinó que, atesos els canvis que es van efectuar en el text de l'avantprojecte arran dels informes, observacions i, en general, aportacions rebudes per diverses vies i de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya, es va tornar a trametre al Consell Tècnic en el seu apartat II.

Concretament, les aportacions que es van rebre van ser les següents:

1. Informe de la Direcció General de Tributs i Joc de 3 de gener de 2024 en la qual dona la conformitat al text presentat.

2. Informe de la Direcció General de Patrimoni de 29 de gener de 2024, complementari a l'informe preliminar emès en data 15 de novembre de 2024, en el qual dona la conformitat a la nova redacció de la disposició addicional cinquena de l'avantprojecte.

3. Informe de la Secretaria General de Política Lingüística de 29 de gener de 2024, al qual es va donar resposta mitjançant Nota signada pel subdirector General de Seguretat Industrial en la mateixa data.

4. A banda d'aquests informes, es van efectuar modificacions derivades de reunions i intercanvis d'opinions mantinguts amb el Gabinet Jurídic i l'Oficina de Gestió Empresarial, que va fer replantejar determinats canvis en el text a la unitat impulsora.

Les modificacions més destacades operades en el text de l'avantprojecte van ser les següents:

- es va incloure en el text de l'avantprojecte, una concreció del procediment d'alienació de les estacions revertides, especificant que era el de subhasta, tant a la Disposició addicional tercera, 1, a), en relació amb les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris, com a la Disposició addicional quarta 1, a), igualment subhasta, en relació amb les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya.

- es va incloure a les Disposicions addicionals primera, 1, Disposició addicional segona 1 b), Disposició addicional tercera 1 c) i Disposició addicional quarta 1, c) quadres a on es relacionen: les estacions d'inspecció tècnica de vehicles que presten serveis d'ITV a Catalunya i que no provenen de les antigues concessions; les estacions fixes d'inspecció tècnica de vehicles que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris; estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris; i estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, respectivament. En cadascun dels quadres es relacionava, a més, els codis

identificatius de les estacions d'ITV i el nombre de línies que tenen autoritzades per prestar el servei.

- a la Disposició addicional cinquena, relativa al dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris, es va concretar el procediment i les condicions per exercir l'esmentat dret d'adquisició preferent. A més, se'n va modificar la redacció per tal de donar compliment a l'informe preliminar de la Direcció General de Patrimoni. Aquesta és la redacció que va validar l'informe complementari de la Direcció General de Patrimoni.

- es va incloure una Disposició addicional sisena relativa a la necessitat de tramitar tots els procediments i tràmits regulats per aquesta llei pel canal electrònic mitjançant els models normalitzats disponibles al portal únic per a les activitats econòmiques.

La conformitat jurídica de les esmentades modificacions es va plasmar en l'Informe Jurídic complementari emès per l'Assessoria Jurídica del Departament d'Empresa i Treball de data 23 de gener de 2024.

## 3. Anàlisi i valoració de les observacions, al·legacions i demés aportacions rebudes respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya aprovat en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.

### 3.1. Tràmit d'audiència.

L'article 133, apartats 2, 3 i 4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre i l'article 36.4 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, estableix que cal atorgar el tràmit d'audiència a les persones interessades i a les organitzacions i associacions que, per llei, exerceixen la representació i la defensa d'interessos de caràcter general. També cal obrir el tràmit d'informació pública, a fi de recavar les aportacions addicionals d'altres persones o entitats, llevat que de forma motivada es fonamenti jurídicament la no perceptivitat d'aquests tràmits.

D'acord amb la Memòria general de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya, i l'Informe jurídic preliminar emès per l'Assessoria jurídica del Departament d'Empresa i Treball de 6 de novembre de 2023, es va atorgar el tràmit d'audiència a les entitats següents:

- Consell de Governs Locals
- Associació Catalana de Municipis
- Federació de Municipis de Catalunya
- AECA – ITV, Associació Espanyola d'Entitats Col·laboradores de l'Administració per a la Inspecció Tècnica de Vehicles
- Organitzacions empresarials d'usuaris més representatives: FECAV (Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers), TRANSCALIT (Federació Catalana de Transports de Barcelona)
- Consell de Persones Consumidores de Catalunya
- Organitzacions empresarials més representatives: Foment del Treball Nacional, i PIMEC
- Sindicats més representatius: UGT i CCOO, i sindicat SRT que te presència significativa en les empreses que operen les estacions d'ITV a Catalunya
- Col·legis professionals: Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya, Col·legi d'Enginyers Graduats i Tècnics Industrials de Barcelona, Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Girona, Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida, Col·legi d'Enginyers

Tècnics Industrials de Manresa, Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Tarragona i Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Vilanova i la Geltrú.

D'aquestes, van presentar al·legacions les entitats següents:

| | |
|---|---|
| FEDERACIÓ EMPRESARIAL CATALANA D'AUTOTRANSPORT DE VIATGERS | FECAV |
| FEDERACIÓ DE SERVEIS DE CCOO de CATALUNYA | CCOO |
| FOMENT DEL TREBALL NACIONAL | FOMENT |

**3.2. Tràmit d'informació pública.**

D'altra banda, i d'acord amb el que disposa la Memòria General, així com el ja esmentat article 36.4 de la Llei 13/2008, es va considerar procedent sotmetre l'avantprojecte de llei que ens ocupa a informació pública.

Així, el 16 de febrer de 2024, es va publicar al DOGC núm. 9103 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.

I les entitats que van presentar al·legacions i comentaris a l'avantprojecte que ens ocupa han estat les següents:

| | |
|---|---|
| ASSOCIACIÓ GENERAL D'AUTÒNOMS-PIMES TRANSPORTISTES DE CATALUNYA | AGTC |
| APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U. | APPLUS |
| ASSOCIACIÓ DE CONSUMIDORS I USUARIS EN ACCIÓ DE CATALUNYA | FACUA |
| ASSOCIACIÓ DE TRANSPORTISTES AGRUPATS CONDAL | ASTAC |
| FEDERACIÓ CATALANA DE TALLERS DE REPARACIÓ D'AUTOMÒBILS | FECATRA |
| GENERAL DE SERVICIOS ITV, S.A.U. | SGS |
| GRUPO ITEVELESA | ITEVELESA |
| PLATAFORMA ITV DIPUTACIÓ | ASS-DIPUTACIO |
| PLATAFORMA ITV PASSATGE PUIGMADROANA | ASS-PUIGMADRONA |
| PREVENCONTROL | PREVENCONTROL |
| TÜV RHEINLAND | TÜV RHEINLAND |

**3.3. Informes preceptius.**

Finalment, en compliment del que estableix l'article 36.3.d) de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, s'han d'incloure en l'expedient els informes preceptius d'acord amb la normativa vigent.

Per tant, paral·lelament a la realització del tràmit d'audiència i d'informació pública, seguint les directrius de l'Acord de Govern de 19 de maig de 2009 i d'acord amb l'Informe jurídic preliminar emès per l'Assessoria jurídica del Departament d'Empresa i Treball de 6 de novembre de 2023, es van sol·licitar els següents informes preceptius:

- Autoritat Catalana de la Competència
- Institut Català de les Dones
- Autoritat Catalana de Protecció de Dades
- Informe de la Direcció General de Pressupostos
- Informe de la Intervenció General
- Informe de la Direcció General de Patrimoni
- Direcció General de Tributs i Joc
- Direcció General d'Administració Digital
- Agència Catalana del Consum
- Oficina de Gestió Empresarial
- Consell General de Cambres
- Comissió Mixta Generalitat de Catalunya- Ajuntament de Barcelona

Els òrgans de la Generalitat de Catalunya que han emès informes on s'incloïen comentaris i propostes a l'avantprojecte de llei que ens ocupa han estat els següent:

| | |
|---|---|
| AUTORITAT CATALANA DE LA COMPETÈNCIA | ACCO |
| AGÈNCIA CATALANA DEL CONSUM | ACC |
| INSTITUT CATALÀ DE LES DONES | ICD |
| OFICINA DE GESTIÓ EMPRESARIAL | OGE |

**3.4. Anàlisi de les aportacions rebudes en el tràmit d'audiència, d'informació pública i d'informes preceptius així com el seu impacte en el text vist en el Consell Tècnic en data 30 de gener de 2024.**

Atesa la quantitat d'al·legacions rebudes com a conseqüència de la realització del tràmit d'audiència i informació pública, així com de les observacions rebudes en els informes emesos pels diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya, la sistemàtica que ha seguit la Direcció General d'Indústria per a analitzar-les i valorar-les ha estat agrupar-les per preceptes, de forma que s'han valorat conjuntament totes les aportacions dirigides a cada precepte del text.

Totes aquestes aportacions han derivat en reflexions que han provocat, en ocasions, millores que s'han introduït d'ofici i que han comportat variacions en el fons i en la sistemàtica del projecte.

Així, el text vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024 presentava la següent estructura:

- Preàmbul
- Títol 1. Disposicions Generals: 10 articles (de l'1 al 10)
- Títol 2. Del servei d'ITV en estacions fixes: 6 articles (de l'11 al 16)
- Títol 3. Del servei d'ITV en estacions mòbils: 6 articles (del 17 al 22)
- Títol 4. Control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV: 11 articles (del 23 al 33)
- Disposicions addicionals: 6

- Disposició transitòria: 1
- Disposició derogatòria: 1
- Disposicions finals: 9
- Annexos: 4

El text resultant de l'anàlisi i valoració de les al·legacions, comentaris i observacions del tràmit d'informació pública de l'APL d'ITV presenta la següent estructura:

- Preàmbul
- Títol I. Disposicions Generals: 11 articles (de l'1 a l'11).
- Títol II. Servei d'ITV en estacions fixes: 8 articles (del 12 al 19)
- Títol III. Servei d'ITV en estacions mòbils: 2 articles ( del 20 al 21)
- Títol IV. Control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV: 11 articles (del 22 al 32).
- Disposicions addicionals: 5
- Disposicions transitòries: 2
- Disposició derogatòria: 1
- Disposicions finals: 4
- Annexos: 3

A continuació, com s'ha avançat en els paràgrafs precedents, es procedirà a valorar totes les aportacions rebudes per a cada part i precepte del text de forma agrupada:

3.4.1 Preàmbul.

Al preàmbul han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FECATRA, ICD i APPLUS.

S'incorporen correccions ortogràfiques, es concreta millor la definició del model i es fan millores en la redacció general del text per fer-lo més coherent.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (FECATRA, ICD i APPLUS) i en conseqüència:

- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.
- Es determina i explicita el marc habilitant actual de la prestació del servei d'ITV a Catalunya.
- Es desenvolupen amb més detall les motivacions i finalitats que persegueix la nova llei.
- Es reformula el redactat descriptiu de l'articulat per adaptar-lo a la nova estructura del text.

3.4.2. Article 1.

No s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes a aquest article i en conseqüència no s'ha modificat.

3.4.3. Article 2.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes per part de: ICD, APPLUS i SGS.

S'incorporen correccions ortogràfiques, s'introdueix d'ofici en el text que les persones operadores poden ser persones físiques o jurídiques, així com que la norma només és aplicable a les persones operadores que presten el servei d'ITV; a més, es fan millores en la redacció general de l'article.

S'accepten les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i en conseqüència:

- Es delimita l'àmbit d'aplicació a les persones operadores del servei d'ITV.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

3.4.4. Article 3.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, APPLUS i OGE.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i en conseqüència:

- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.
- Es millora, concreta i explicita el redactat de les definicions ja existents.
- S'elimina la definició de "personal tècnic d'inspecció dels operadors de la ITV" per no aparèixer aquest concepte en el redactat
- S'incorpora en la definició de "instruccions tècniques", el fet que en el procés de redacció o modificació es doni publicitat per a què els òrgans administratius i els sectors econòmics i professionals afectats puguin fer propostes de millora.
- Es defineixen els conceptes de "tarifa de servei d'ITV", "tarifa màxima del servei d'ITV" i "tarifa fixa del servei d'ITV" en coherència amb les modificacions introduïdes amb la nova redacció de l'article 7.
- Es defineix el concepte de "reglamentació tècnica" per delimitar que entén aquesta llei com a tal en la seva aplicació.
- Com a conseqüència d'altres comentaris i al·legacions es veu la necessitat de definir també els conceptes de: "inspecció tècnica de vehicles" i "tràmit administratiu d'ITV".

3.4.5 Article 4.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ITEVELESA, FACUA, ACC, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, FECATRA, ICD, APPLUS, ASTAC i OGE.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text:

- En coherència amb la normativa bàsica estatal es modifica el terme "estació mòbil" per "unitat mòbil".
- Es modifica la redacció substituint la fórmula de concessió administrativa com a règim d'accés a la prestació del servei d'ITV en unitats mòbils pel de contracte de serveis, atès que aquest instrument reflexa més exactament el règim que l'Administració considera més adient per garantir un servei adequat als usuaris de vehicles al qual s'adreça.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (IDC, ITEVELESA, APPLUS, ASTAC, ACCO, FACUA i ACC) i en conseqüència:

- Es considera la possibilitat d'autoritzar estacions fixes per la prestació exclusiva de vehicles de MMA superior a 3500 kg, així com l'autorització d'estacions fixes dedicades exclusivament a la realització de gestions de tràmits administratius d'ITV i serveis a vehicles que presten el servei de taxi, per millorar la prestació del servei a aquests col·lectius econòmics que actualment tenen problemes per poder complir amb les seves obligacions reglamentàries relacionades amb els vehicles.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL i FECATRA), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis
- No s'estableix enlloc que el règim de prestació del servei hagi de ser el mateix per les estacions fixes i per les mòbils (de fet en altres CCAA conviuen més d'un règim d prestació del servei). La diferenciació que es fa és motivada per les característiques pròpies del servei que presten cada tipologia d'estació.
- La possibilitat de què el servei d'ITV dels vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya, és una potestat que pot exercir l'Administració d'acord amb les seves competències per regular aquest servei. (Altres Administracions Públiques amb parc mòbils ja ho preveuen, com l'Administració General de l'Estat o la CCAA del País Basc).

3.4.6. Article 5.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, APPLUS, FOMENT, OGE i PREVENCONTROL.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (IDC, FOMENT, APPLUS, OGE i PREVENCONTROL) i en conseqüència:

- S'elimina com a funcions dels agents operadors la immobilització cautelar de vehicles, atès que es tracta d'una funció d'autoritat pública, que no correspon exercir a les entitats operadores.
- S'elimina l'obligació d'informar les persones titulars dels vehicles de la data de venciment de la inspecció del vehicle, atès que aquesta obligació és de les pròpies persones titulars, sens perjudici que aquesta actuació és potestativa dels agents operadors.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (PREVENCONTROL), atès què:

- La resolució d'expedients de tràmits administratius d'ITV és una funció essencial de l'activitat de les estacions d'ITV, i està explícitament recollida a la seva definició.

3.4.7 Article 6.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS, SGS i ACCO.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten les al·legacions, comentaris o propostes plantejades i en conseqüència:

- S'integren les incompatibilitats tant personals com d'activitats en un mateix punt, simplificant i explicitant-les millor.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

3.4.8 Article 7.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS, FECATRA, FOMENT, CCOO, ACC, OGE i ACCO.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD, APPLUS, FECATRA, FOMENT i ACCO) i en conseqüència:

- S'elimina l'establiment obligatori i generalitzat de tarifes màximes per a tots els serveis que es presten a les estacions d'ITV, i es substitueix per la atribució a l'Administració de la potestat d'establir-les, quan sigui necessari.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, CCOO, ACC i OGE), atès què:

- L'establiment de tarifes fixes o màximes estava justificat en els models anteriors (concessió administrativa i autoritzacions contingentades) en el fet de què eren models que tenien pocs mecanismes de competència entre els agents operadors, d'acord amb les característiques del mercat. El model de prestació de servei que proposa aquest avantprojecte de llei dona mecanismes per a què augmenti i es normalitzi la competència entre els agents operadors en el servei d'inspecció en estacions fixes, el que no justifica l'establiment generalitzat de tarifes màximes. Atès que els titulars dels vehicles tenen l'obligació legal de passar periòdicament inspeccions d'aquests o realitzar determinades gestions en les estacions d'ITV, tot i que el règim de prestació previst sigui la lliure concurrència, es preveu que, en cas de què apareguin desviacions que puguin afectar el servei prestat a la ciutadania, es puguin establir tarifes màximes a alguns serveis particularment de forma generalitzada.
- L'avantprojecte de llei té l'objecte específic de regular el règim de prestació dels servei d'ITV, i les entitats operadores d'aquest servei han de complir amb tota la normativa sectorial que els hi apliqui en l'exercici de la seva activitat (com poden ser altres normatives de seguretat industria, fiscal, mediambiental, laboral, etc., i per descomptat en matèria de consum).
- Les tramitacions administratives que es fan a les estacions ITV són derivades d'actuacions que han de quedar reflectides al Registre General de Vehicles de la DGT, i per tant, el resultat d'aquestes actuacions són dades propietat de la DGT.

3.4.9 Article 8.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: TÜV RHEINLAND, APPLUS, i ICD.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD) i en conseqüència:

- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, APPLUS, i ICD), atès que:

- Les condicions mínimes que han de complir les estacions estan definides a la normativa bàsica que regula el servei d'ITV, sense fer cap referència a dimensions mínimes de les estacions per considerar-se innecessària.
- La constant actualització i modificació de la normativa per l'evolució tècnica i els canvis socials, fan de la instrucció un instrument àgil per actualització normativa i garanteix d'una prestació de qualitat als usuaris del servei, mantenint garanties jurídiques que es preveuen en l'article 3, que preveuen un tractament respectuós amb el procediment en què totes les parts interessades puguin participar en el seu procés d'elaboració.

- La prevenció, detecció i intervenció en el cas de comissió de delictes i altres conductes contra la llibertat sexual i la integritat moral a la feina i l'ocupació és una matèria pròpia de les relacions laborals, i en conseqüència no constitueixen un element del règim de prestació de la ITV, que és el que regula aquest avantprojecte de llei.

3.4.10 Article 9.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (requisits que han de complir els agents operadors per a la prestació dels servei d'ITV), estava a l'article 12. A l'anterior article 12 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ASS-PUIGMADRONA, ASS-DIPUTACIO, i ICD.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text. En aquest sentit, s'afegeix el requisit d'estar al corrent de compliment de les obligacions derivades de la finalització del règim de prestació del servei d'ITV vigent amb anterioritat a l'entrada en vigor de la llei. D'aquesta forma pot eliminar-se totalment la disposició addicional novena de la llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, modificant-se la disposició derogatòria.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD, ASS-PUIGMADRONA, ASS-DIPUTACIO i TÜV RHEINLAND) i en conseqüència:

- La possibilitat d'establir dimensions mínimes d'accés a les estacions ja està contemplada a l'article 12.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ASS-PUIGMADRONA, ASS-DIPUTACIO, i ICD), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.
- Els aspectes relacionats amb la qualitat de l'aire, aïllament acústic o soroll, són matèries de competència municipal i correspon a les diferents corporacions municipals regular i fer complir aquests aspectes, en funció de les seves necessitats i disposicions normatives.
- L'obligació del respecte de la igualtat de tracte i oportunitats en l'àmbit laboral, és un principi i valor general, no específic ni exclusiu de l'àmbit laboral i de prestació del servei d'ITV, i que està recollit i protegit en la legislació general i laboral. En conseqüència, no es considera convenient la seva incorporació per evitar contradiccions amb els preceptes que ja es recullen a la legislació general i laboral.

3.4.11 Article 10.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (obligacions que han de complir els agents operadors per a la prestació dels servei d'ITV), estava a l'article 13. A l'anterior article 13 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, FACUA, FOMENT, ITEVELESA, FECAV, ACC i OGE.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD, FACUA, FOMENT i ACC) i en conseqüència:

- S'incorpora l'obligació de què les entitats operadores que presten el servei d'ITV a Catalunya hagin d'estar adherides al sistema arbitral de consum de Catalunya.
- S'elimina l'obligació d'haver d'iniciar l'activitat en el termini de 1 any des de la publicació en el DOGC de la resolució d'autorització, i els efectes del seu incompliment.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ITEVELESA, FECAV, i OGE) , atès què:

- Les condicions de continuïtat de la prestació del servei i d'adaptació als requisits i obligacions de la llei de les estacions que actualment estan operant s'estableixen a les disposicions addicionals i transitòries.
- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.
- La derogació explícita de la llei 12/2008, de la que derivaven els requisits i obligacions de les autoritzacions que afectaven als operadors abans de l'aprovació d'aquesta llei, elimina les obligacions que eren específiques d'aquella legislació.
- Correspon als òrgans competents en matèria de seguretat industrial determinar en cada moment la forma més idònia de fer el seguiment del compliment de les obligacions dels agents de la seguretat industrial, i en concret del sistema de cites prèvies, amb els mitjans i sistemes disponibles en cada moment.
- Les obligacions de les entitats operadores de resoldre els tràmits administratius d'ITV està ja recollida a l'article 10.

3.4.12 Article 11.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL i APPLUS.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD i TÜV RHEINLAND) i en conseqüència:

- S'afegeix la referència a què la cobertura del servei ha de ser de totes les tipologies d'inspeccions i tràmits administratius d'ITV.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (PREVENCONTROL i APPLUS), atès què:

- El servei d'ITV és un servei d'interès general que cal garantir que sigui prestat de forma accessible a tots els potencials usuaris (tant econòmicament com territorialment). La distribució de la població a Catalunya és molt desigual, amb zones amb una molt alta densitat de població i zones despoblades. La distribució del parc de vehicles segueix lògicament paral·lelisme amb la distribució poblacional. D'altra banda, el patró principal d'elecció d'estació per part dels usuaris és el de proximitat geogràfica respecte del seu domicili habitual. Per tant, la viabilitat econòmica de les estacions, i les expectatives de captació de clients són molt diferents en unes zones respecte d'altres, de forma que en zones despoblades, resulta molt menys atractiva la inversió en aquesta activitat respecte d'altres zones. Per evitar aquesta externalitat negativa d'un servei definit com d'interès general, que no impliqui desatenció greu en algunes zones, s'estableix que la implantació en zones d'alt interès d'inversió estigui compensat amb la implantació també en zones menys atractives.
- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.13 Article 12.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (procediment d'autorització d'estacions fixes d'ITV), estava a l'article 14. A l'anterior article 14 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, PREVENCONTROL i APPLUS.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD) i en conseqüència:

- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades ( PREVENCONTROL i APPLUS), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.
- La determinació dels òrgans competents de l'Administració per realitzar les diferents funcions que té encomanades, és una atribució que es regula amb la legislació i normativa pròpia.

3.4.14 Article 13.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (inici de l'activitat d'estacions fixes d'ITV), estava a l'article 15. A l'anterior article 15 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, FOMENT i PREVENCONTROL.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD i FOMENT) i en conseqüència:

- S'elimina l'obligació d'haver d'iniciar l'activitat en el termini de 1 any des de la publicació en el DOGC de la resolució d'autorització, i els efectes del seu incompliment.
- Es concreta i clarifica el procediment d'inici de l'activitat d'una nova estació fixa d'ITV.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND i PREVENCONTROL) , atès què:

- Les condicions de continuïtat de la prestació del servei i d'adaptació als requisits i obligacions de la llei de les estacions que actualment estan operant s'estableixen a les disposicions addicionals i transitòries.
- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.15 Article 14.

L'article 14 en aquesta nova versió és de nova redacció, fent referència a la modificació de les dades d'inscripció dels agents operadors de la ITV al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya i les conseqüències de l'incompliment dels requisits i obligacions com a conseqüència de la modificació.

La introducció d'aquest nou article incorpora millores en la redacció general en coherència amb la resta del text.

3.4.16 Article 15.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV), estava a l'article 16. A l'anterior article 16 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL i APPLUS.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ICD, TÜV RHEINLAND i APPLUS) i en conseqüència:

- Es concreta i clarifica el procediment de sol·licitud de modificació de l'autorització i de posada en funcionament de les modificacions en una estació fixa d'ITV.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL i APPLUS), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.
- Les autoritzacions en el nou règim de prestació del servei d'ITV es fan particularitzades per cada estació fixa, per tant, no existeixen trasllats. Un canvi de localització suposa el tancament d'una estació i l'obertura d'una nova. El canvi de titularitat d'una estació en un determinat emplaçament, suposa el cessament de l'activitat de l'antic titular i la tramitació de sol·licitud d'autorització del nou titular en aquest emplaçament.
- Les activitats que ha de desenvolupar durant tot el temps en què operi l'estació d'ITV, són les que es determinen a la seva autorització o a la normativa vigent en cada moment.
- Les modificacions relacionades amb les línies, ja estan previstes com a modificacions de l'autorització, sempre que estiguin d'acord amb les condicions que preveu la llei.

- És innecessari detallar quan no cal comunicar canvis. Només s'han de tramitar quan es preveuen explícitament (l'article 15).

3.4.17 Article 16.

L'article 16 en aquesta nova versió és de nova redacció, fent referència al procediment d'esmena d'incompliments dels requisits i obligacions dels agents operadors d'estacions fixes d'ITV.

La redacció d'aquest nou article ve motivat per la necessitat de definir el funcionament del procediment d'esmena previst a la llei 18/2020 de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica i és important incorporar aquest procediment per assegurar l'efectivitat del control de l'administració sobre la qualitat de la prestació del servei d'ITV, i a més s'incorporen millores en la redacció general en coherència amb la resta del text.

3.4.18 Article 17.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (suspensió temporal de les autoritzacions de prestació dels servei d'ITV), estava a l'article 9. A l'anterior article 9 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FOMENT, APPLUS, i ICD.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (FOMENT, APPLUS, i ICD) i en conseqüència:

- S'explicita i clarifica que la suspensió no és de l'autorització, sinó de la prestació del servei d'ITV.
- Es desvincula la suspensió cautelar de la necessitat de què estigui emmarcada en un procediment sancionador i es preveu que aquesta sigui conseqüència de l'inici de la tramitació d'un procediment d'esmena per incompliment dels requisits o obligacions dels agents operadors del servei d'ITV, o quan s'hagi produït un accident o hi hagi un risc per a la seguretat de les persones.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (APPLUS, i ICD), atès què:

- Les causes de suspensió que regula l'avantprojecte de llei estan relacionades amb incompliments derivats de la prestació del servei d'ITV. Les faltes administratives o delictes penals de qualsevol altra matèria per part de l'entitat o personal de l'entitat, han de ser avaluats, jutjats, i si escau sancionats per les autoritats competents, amb els efectes corresponents.

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.19 Article 18.

L'article 18 en aquesta nova versió és de nova redacció, fent referència al cessament voluntari de prestació del servei d'ITV de vehicles en estacions fixes.

La redacció d'aquest nou article ve motivat per la necessitat de descriure de forma adequada el procediment que han de seguir els agents operadors del servei d'ITV d'estacions fixes quan decideixin deixar aquest servei en l'emplaçament esmentat, així com les obligacions derivades abans de fer efectiu el cessament i les conseqüències dels incompliments en que es pogués incórrer, i incorpora millores en la redacció general en coherència amb la resta del text.

3.4.20 Article 19.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV), estava a l'article 10. A l'anterior article 10 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FOMENT i APPLUS.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (FOMENT i APPLUS) i en conseqüència:

- S'explicita i clarifica les causes per les que l'òrgan competent pot resoldre revocar autoritzacions del servei d'ITV en estacions fixes.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (APPLUS), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.21 Article 20.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (cobertura del servei d'ITV en unitats mòbils), estava a l'article 17. A l'anterior article 17 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS i FECAV.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article, afegint que els plecs del contracte de serveis han de definir les condicions de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS i FECAV), atès què:

- El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i mòbils està motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.
- No es defineix l'equipament mínim de les estacions mòbils, atès que l'entitat operadora ha de disposar del necessari per poder prestar el servei d'ITV d'acord amb les condicions tècniques que es preveuen específicament (article 8).
- Els vehicles pesants només poden passar inspecció tècnica de vehicles per estacions fixes. Les estacions mòbils només estan previstes per apropar el servei d'ITV al parc de vehicles que, per les seves característiques, cal evitar que faci desplaçaments importants per les vies públiques.
- L'objectiu de les inspeccions tècniques en carretera realitzades per les autoritats de trànsit és el de millorar les condicions de trànsit per les vies de la UE, prenent com a base l'establiment d'uns requisits mínims comuns en els que es recolza l'harmonització de les normatives existents. Per tant, aquestes inspeccions que es realitzen amb estacions mòbils, fan només una anàlisi simplificat d'alguns aspectes de seguretat d'alguns tipus de vehicles, però no poden abastar la totalitat de les proves de seguretat que cal realitzar per les seves característiques pròpies.
- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis.
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.22 Article 21.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (procediment per a l'adjudicació del servei d'ITV en unitats mòbils), estava a l'article 18. A l'anterior article 18 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS, ITEVELESA i ACCO.

En la nova redacció d'aquest article s'incorporen les modificacions necessàries per adaptar el text al canvi previst en el règim de prestació de servei en unitats mòbils, canviant la concessió administrativa

per contracte de serveis i també s'incorporen correccions ortogràfiques, així com millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, APPLUS, ACCO i ITEVELESA) i en conseqüència:

- S'introdueix que l'adjudicació del contracte de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en unitats mòbils, suposa automàticament l'autorització per exercir l'activitat.
- S'introdueix que els plecs reguladors dels procediments d'adjudicació han d'incloure les condicions específiques de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.
- Es concreta més el procediment de l'autorització del servei d'ITV amb unitats mòbils.
- S'elimina el termini de 10 anys previst pel contracte de concessió i es trasllada el termini del contracte de prestació de serveis al que determinin els plecs reguladors corresponents.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (PREVENCONTROL i ACCO), atès què:

- D'acord amb les característiques pròpies del territori i la demanda dels vehicles als que s'adreça la inspecció tècnica de les unitats mòbils (vehicles agrícoles, d'obres i ciclomotors), la fórmula que garanteix un servei més adient i universal és el contracte de serveis
  El diferent règim de prestació del servei en estacions fixes i unitats mòbils ve motivat per la diferent viabilitat de l'activitat econòmica de cadascuna d'elles, atenent al parc de vehicles al que estan orientades.

3.4.23 Article 22.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (abast del control i la supervisió de l'Administració), estava a l'article 24. A l'anterior article 24 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ASS-DIPUTACIÓ.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (ASS-DIPUTACIÓ), atès què:

- L'exercici de les competències de supervisió i control de les obligacions en matèria mediambiental, de salut o de trànsit correspon a les autoritats públiques que les tenen atribuïdes. Aquestes competències no formen part de l'àmbit de la seguretat industrial.

3.4.24 Article 23.

A aquest article han presentat al·legacions, comentaris o propostes: DGTR, FECAV i FACUA.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (DGTR i FACUA) i en conseqüència:

- Es reformula la redacció de l'article atès què, la potestat inspectora en relació a les activitats que es desenvolupen a les estacions d'ITV correspon al personal adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial. Així mateix es procedeix a fer una revisió i actualització d'aquest article (disposició final tercera)

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (FECAV), atès què:

- Correspon als òrgans competents en matèria de seguretat industrial determinar en cada moment la forma més idònia de fer el seguiment del compliment de les obligacions dels agents de la seguretat industrial, amb els mitjans i sistemes disponibles en cada moment.

3.4.25 Article 24.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic del 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (òrgans competents), estava a l'article 25. A l'anterior article 25 no s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.26 Article 25.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic del 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (subjectes responsables), estava a l'article 26. A l'anterior article 26 no s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes.

Es complementa la redacció d'aquest article amb l'extensió a les persones que integren els organismes rectors o de direcció quan la infracció és imputable a la persona jurídica a la que pertanyen, així com les responsabilitats derivades quan les persones jurídiques s'extingeixen. També s'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.27 Article 26.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic del 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (classificació de les infraccions), estava a l'article 27. A l'anterior article 27 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FACUA, FOMENT i FECAV.

En base a l'anàlisi de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i de l'anàlisi integral de la normativa i legislació en matèria de seguretat industrial aplicable a Catalunya, amb l'objectiu de d'actualitzar i millorar la redacció de l'article, fent més explícites les infraccions sancionables, i eliminar els elements d'apreciació subjectiva, es reformula la redacció aprofitant per definir conceptes que determinen la gravetat d'algunes infraccions, com són la reiteració en la infracció, la realització d'infraccions de forma continuada, la realització d'infraccions de forma deliberada i la reincidència.

3.4.28 Article 27.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic del 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (sancions), estava a l'article 28. A l'anterior article 28 han presentat al·legacions, comentaris o propostes FACUA.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text i s'ha tingut en compte igualment el contingut de l'informe que va presentar anteriorment, en data 3 de gener de 2024, la Direcció General de Tributs i Joc sobre el particular.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades i, en conseqüència:

- Es reformula la redacció de l'article atès què, les quanties previstes per les infraccions en el text inicial estan molt allunyades de les que preveu la legislació bàsica en matèria de indústria (Llei 21/1992, de 16 de juliol, de Indústria). Les activitats desenvolupades pel servei d'ITV s'emmarquen en l'àmbit de la seguretat industrial, i en conseqüència les seves infraccions tenen una rellevància equiparable a les que contempla aquesta legislació. Per tant, atès que les sancions han de tenir, entre d'altres un efecte dissuasiu, el manteniment d'uns imports tant dispars amb la normativa bàsica és contradictori. Per tant s'estableixen unes quanties en el text d'aquesta llei, equiparables amb les previstes a la legislació bàsica d'indústria.

3.4.29 Article 28.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (multes coercitives), estava a l'article 29. A l'anterior article 29 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FOMENT.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

En base a l'anàlisi de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i de l'anàlisi integral de la normativa i legislació en matèria de seguretat industrial aplicable a Catalunya, es fa una reformulació de l'article substituint l'import màxim de les multes coercitives a un valor específic (25.000 euros), en comptes de referenciar-lo a un percentatge (20%) de l'import de la infracció comesa. A més, es detalla millor el procediment administració per la seva imposició.

3.4.30 Article 29.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (prescripció de les infraccions i sancions), estava a l'article 30. A l'anterior article 30 no s'han presentat al·legacions, comentaris o propostes.

No obstant això, d'ofici, s'incorpora el criteri de còmput de prescripcions i sancions que es cometen de forma continuada i permanent i, a més, es fan correccions ortogràfiques i millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.31 Article 30.

L'article 30 en aquesta nova versió és de nova redacció, fent referència a l'aplicació del procediment sancionador.

Amb aquest nou article s'explicita que el procediment sancionador que es determina en aquesta llei s'ha d'ajustar a les normes i els principis del procediment administratiu sancionador que preveuen la legislació de procediment administratiu comú i la normativa de Catalunya sobre el procediment sancionador.

3.4.32 Article 31.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquest article (afectació de les sancions), estava a l'article 32. A l'anterior article 32 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: FECATRA.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (FECATRA), atès què:

- El Consell Assessor en tot moment pot manifestar-se en qualsevol aspecte que faci referència a la seguretat industrial i fer les propostes que consideri adient.

3.4.33 Article 32.

L'article 32 en aquesta nova versió és de nova redacció, fent referència al tancament d'estacions fixes i unitats mòbils en situació il·legal.

Aquest nou article ve motivat per la necessitat d'explicitar millor el procediment i les conseqüències immediates d'exercir el servei d'ITV sense l'autorització administrativa, atès els importants efectes en la seguretat viària que comporta.

3.4.34 Disposicions addicionals i transitòries.

A les disposicions addicionals i transitòria del text original han presentat al·legacions, comentaris o propostes: ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, APPLUS, ITEVELESA, FOMENT, CCOO, ACCO i OGE.

Aquestes disposicions fan referencia a l'establiment de les condicions de continuïtat de la prestació del servei d'ITV en les estacions existents a l'entrada en vigor de la llei, així com la definició i determinació de la prestació del servei en els períodes de prestació obligatòria del servei en aquestes estacions, fins que el model que estableix aquesta llei estigui implantat. També es fa referència al canal de presentació de les sol·licituds i comunicacions dels agents operadors amb la Generalitat de Catalunya, que preveu aquesta llei.

Les al·legacions, comentaris o propostes presentades posen en evidència que:

- La redacció no és prou clara i pot conduir a confusió, atès que dels 5 operadors que actualment presten el servei d'ITV, 4 interpreten el text de forma diferent.
- El redactat no contempla totes les opcions que podrien donar-se.
- No es concreta la situació en què queden les habilitacions vigents (les derivades de la disposició addicional 9a de la llei 2/2021).
- La identificació de les estacions existents en algunes de les categories actuals pot resultar incerta.
- No descriu, amb total precisió, situacions relacionades amb la ponderació territorial de les estacions en situació pendent de reversió.

Per tant, es fa una reformulació de l'estructura i redactat de les disposicions addicionals i transitòria, per dotar el text de més coherència, de forma que:

- El contingut de les noves disposicions addicionals i transitòries, manté els principis bàsics del redactat del text original:

    - Condicions d'obligatorietat de prestació del servei per garantir el servei i una transició al nou règim.
    - Condicions per l'adaptació de les estacions existents a les noves condicions que preveu la llei.
    - Definició de les exempcions a les que es poden acollir les estacions existents atès que determinades condicions podrien ser d'impossible o molt costós compliment.
    - Previsió de dret d'adquisició preferent pels agents operadors que a l'entrada en vigor de la llei presten el servei, en el~~s~~ procés d'alienació dels béns revertits.
    - Previsió de què les sol·licituds i comunicacions dels agents operadors de la ITV amb la Generalitat de Catalunya, que preveu aquesta llei, han de realitzar-se mitjançant els tràmits administratius habilitats a l'efecte al portal únic per a les activitat econòmiques, Canal Empresa.

- Es fa un replantejament de l'estructura per completar el text original de forma que el resultat de la reformulació és de 5 disposicions addicionals i 2 disposicions transitòries que mantenen

el contingut original i aporten major claredat a les condicions de continuïtat del servei i major precisió i ordre als processos d'adaptació específica de les estacions existents a l'entrada en vigor de la llei.

3.4.35 Disposició addicional primera.

La nova disposició addicional primera relaciona les diferents estacions fixes en funcionament a l'entrada en vigor de la llei. També determina que les estacions mòbils formen part de l'equipament propi de l'estació d'ITV fixa a la qual estan associades.

3.4.36 Disposició addicional segona.

La nova disposició addicional segona fa referència al procediment específic comú d'adaptació al nou règim de prestació del servei d'ITV per les estacions fixes que operen a l'entrada en vigor de la llei. Amb el nou redactat es fa una descripció més exhaustiva del procediment que en el text anterior, identificant de forma precisa les exempcions a les que es poden acollir aquestes estacions, si fan ús de l'esmentat procediment.

3.4.37 Disposició addicional tercera.

La nova disposició addicional tercera detalla i especifica les condicions d'exempció del compliment de la ponderació territorial que preveu l'Annex 1 pels agents operadors que presten el servei d'ITV en estacions fixes a l'entrada en vigor de la llei.

3.4.38 Disposició addicional quarta.

La nova disposició addicional quarta recull el dret d'adquisició preferent en el procediment d'alienació onerosa dels béns patrimonials que siguin revertits, de conformitat amb la normativa vigent en matèria de patrimoni de les administracions públiques.

3.4.39 Disposició addicional cinquena.

La disposició addicional cinquena, que substitueix l'anterior disposició addicional sisena, especifica que totes les sol·licituds, comunicacions, així com tots els procediments que es substanciïn amb la Generalitat de Catalunya, en el marc d'aquesta llei, han de vehicular-se mitjançant el canal electrònic del portal únic per a les activitats econòmiques, Canal Empresa, i que la informació i documentació que caldrà presentar, vindrà determinada pel contingut de les corresponents fitxes de tràmit que constin al catàleg de tràmits de la Finestreta Única Empresarial.

D'altra banda, no s'accepta la proposta que els tràmits que realitzen els titulars dels vehicles a les estacions d'ITV, derivats d'obligacions imposades per la reglamentació de circulació o de reformes de vehicles, es realitzin a través de Canal Empresa, atès que aquestes tramitacions s'han de realitzar a efectes d'actualitzar la informació que consta al Registre General de Vehicles de la Dirección

General de Tráfico (DGT), com a conseqüència de canvis de classificació del vehicles, reformes tècniques dels vehicles, així com l'expedició de noves targetes ITV.

3.4.40 Disposició transitòria primera.

La nova disposició transitòria primera determina les condicions de continuïtat obligatòria de prestació del servei d'ITV de les diferents estacions fixes en funcionament a l'entrada en vigor de la llei, de forma que han de continuar durant 2 anys en base a les mateixes condicions previstes a l'habilitació derivada de la disposició addicional novena de la llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financers, administratives i del sector públic, fins que l'agent operador obtingui l'autorització per prestar el servei en l'estació per qualsevol dels procediments que preveu la llei.

A més, concreta que en cas de no obtenir l'autorització administrativa d'acord amb el que preveu aquesta llei, ha de deixar de prestar el servei en el termini màxim de 2 anys des de l'entada en vigor de la llei, i que als 2 anys d'entrada en vigor de la llei, restaran sense efecte les habilitacions d'exercici del servei d'ITV que preveu l'esmentada llei 2/2021.

3.4.41 Disposició transitòria segona.

La nova disposició transitòria segona preveu les condicions de continuïtat obligatòria de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, de forma que els agents operadors han de continuar prestant el servei en les mateixes condicions que l'estaven realitzant durant un període de 18 mesos o bé fins als 4 mesos posteriors a l'adjudicació del contracte de prestació del servei en unitats mòbils, en cas de data anterior.

3.4.42 Disposició derogatòria.

No s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes a aquesta disposició.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

En base a l'anàlisi de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i de l'anàlisi integral de la normativa i legislació en matèria de seguretat industrial aplicable a Catalunya, amb l'objectiu d'actualitzar, simplificar i millorar el conjunt normatiu en aquesta matèria, s'amplia la derogació a tota la disposició addicional 9a de la Llei 2/2021, atès que els aspectes que calia mantenir s'han introduït en el redactat de l'avantprojecte de llei.

3.4.43 Disposició final primera.

S'han introduït modificacions derivades, en part del contingut de l'informe que va emetre la Direcció General de Tributs i Joc en data 3 de gener de 2024.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

En base a l'anàlisi de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades, i de l'anàlisi integral de la normativa i legislació en matèria de seguretat industrial aplicable a Catalunya:

- Es clarifica i precisa la redacció de la taxa que afecta a les unitats mòbils, eliminant del fet imposable de la taxa l'autorització de la prestació del servei, atès que l'adjudicació del contracte comporta d'ofici l'autorització.
- S'afegeix a la descripció de cada taxa un epígraf relatiu a l'afectació dels ingressos derivats de la taxa.

3.4.44 Disposició final segona.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquesta disposició, relativa a les modificacions de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, estava a la disposició final tercera. A l'anterior disposició final tercera no s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.45 Disposició final tercera.

En la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, el contingut d'aquesta disposició, relativa a l'entrada en vigor d'aquesta llei, estava a la disposició final novena. A l'anterior disposició final novena no s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.46 Disposició final quarta.

No s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes a aquesta disposició.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.47 Annex 1.

A l'annex 1 han presentat al·legacions, comentaris o propostes: SGS, ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ITEVELESA, ASTAC, FECATRA, AGTC, ASS-DIPUTACIÓ, ASS-PUIGMADRONA, FECAV i ACCO.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (SGS, ICD, TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ITEVELESA, ASTAC, ASS-DIPUTACIÓ FECAV i ACCO) i en conseqüència:

- S'afegeix que les franges horàries mínimes de prestació del servei, puguin ser alterades per disposicions municipals que afectin a l'activitat.
- Es modifica que el nombre mínim de línies d'inspecció entre els diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona B passi de 2 a 4 per evitar la proliferació de societats paral·leles i assegurar que les condicions de ponderació garanteixin una cobertura territorial suficient.
- S'actualitza la relació de comarques que integren les zones d'ubicació de les estacions fixes i es redacten de forma alfabètica.
- S'elimina el ràtio de cobertura del servei d'ITV, com a element determinant de la ubicació de les estacions fixes d'ITV que formin part de la ponderació, per donar més agilitat i flexibilitat al sistema, sense que això suposi un perill per la prestació universal al territori.
- S'afegeix que disposar d'estacions fixes d'ITV per realitzar gestions de tràmits administratius d'ITV, i verificacions de taxímetres i d'inspeccions tècniques exclusivament a vehicles taxi, equival a disposar d'una estació a la zona A.
- S'apliquen els comentaris sobre neutralitat de gènere en la redacció.

No s'accepten algunes de les al·legacions, comentaris o propostes plantejades (TÜV RHEINLAND, PREVENCONTROL, ITEVELESA, ASTAC, FECATRA, AGTC, ASS-DIPUTACIÓ, ASS-PUIGMADRONA i FECAV), atès què:

- La definició del nou marc de prestació del servei d'ITV a Catalunya que preveu l'avantprojecte de llei, s'ha elaborat sota criteris objectius i amb la finalitat d'augmentar l'oferta i de garantir un servei adequat a la ciutadania de Catalunya, propi de la seva condició de servei públic d'interès econòmic.
- No es pertinent establir una cobertura màxima horària per part de la llei. Aquesta forma part de la política empresarial, sens perjudici del compliment amb la legislació laboral o de les ordenances municipals existents.
- Les mesures per afavorir i garantir el servei a determinats col·lectius professionals han de ser compatibles amb un ús eficient de les instal·lacions.
- La possibilitat d'accés a la licitació del servei d'ITV en unitats mòbils es realitzarà mitjançant un procés de concurrència pública i restarà obert a tothom. Quan finalitzi aquest període de concessió, l'entitat operadora que s'hagi beneficiat del fet de no haver requerit disposar d'alguna estació en la zona A, si continua prestant el servei d'ITV amb unitats mòbils, no tindrà cap canvi en la seva situació. En cas contrari, haurà de fer els canvis, si escau, en la seva xarxa d'estacions per complir amb les condicions de ponderació territorial. Les condicions de prestació del servei d'ITV amb unitats mòbils, vindran definies als plecs reguladors del contracte de prestació de serveis. D'altra banda, les unitats mòbils de les antigues entitats concessionàries, un cop reverteixin a la Generalitat de Catalunya, podran formar part del procés de licitació.

- Els vehicles de MMA superior a 3500kg són eminentment dedicats al transport de mercaderies di passatgers. Aquests tipus de vehicles tenen una freqüència d'inspecció superior als vehicles d'ús particular. L'ús d'aquests vehicles incideix directament en l'activitat productiva i requereix una prestació de servei que s'ajusti el màxim possible a les seves necessitats. L'eventual instal·lació d'estacions que no siguin viables o que ofereixin un servei per sota de costos reals, no es una situació previsible que es pugui sostenir en el temps per part del sector privat. D'altra banda, la instal·lació d'aquest tipus d'estacions en ubicacions d'alt interès com aeroports, ports o centres logístics, serà una decisió en base a la lògica empresarial d'ubicació d'aquestes estacions i conseqüència de l'evolució de la demanda.
- L'avantprojecte de llei preveu l'obligació de què els agents operadors de la ITV a Catalunya han de registrar-se al registre de preveu el Reg (CE) 1221/2009 i caldrà que compleixin amb les obligacions derivades que preveu aquest reglament respecte de la participació equilibrada de les parts interessades, si escau.
- La verificació de taxímetres és una obligació a la que estan sotmesos els vehicles que presten el servei de taxi en aquells municipis que tinguin més de 5000 habitants, o bé aquells en què la corporació municipal així ho decideixi, d'acord amb el que determina la legislació que regula el servei de taxi de Catalunya. Aquesta obligació cal fer-la compatible amb el fet d'evitar desplaçaments importants d'aquests vehicles, que suposen molèsties i pèrdues de productivitat pels seus titulars, i per tant, cal garantir que aquesta prestació es realitzi de forma suficient i homogènia a tot el territori afectat.
- El fet de què per operar a la zona C, s'hagi de disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions exclusivament a vehicles de MMA superior a 3500 kg, sense estar vinculada a la ponderació territorial, és un requisit excessiu. La llei la preveu incentius importants a la creació d'estacions destinades a col·lectius o serveis específics.
- L'ampliació dels horaris obligatoris respecte la proposta original és un requisit excessiu. La incentivació d'estacions de servei exclusiu ha de portar de forma natural a què, a banda de l'horari obligatori previst, aquestes estacions adaptin els horaris a les necessitats dels usuaris per captar més clientela.
- La fixació d'un període màxim per l'obtenció de cita prèvia és difícilment viable de garantir en un règim com el que planteja l'avantprojecte de llei que està vinculat a la situació de saturació de l'oferta. En tot cas, per evitar al màxim que es puguin produir demores importants, s'incentiva la prestació del servei als vehicles de col·lectius específics en tot el redactat del text.

3.4.48 Annex 2.

No s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes a aquest annex.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

S'actualitza la relació de comarques que integren les zones de prestació del servei d'ITV de les unitats mòbils, per la recent modificació del mapa oficial de comarques de Catalunya, s'equilibra la relació de comarques entre les zones en base al volum actualitzat d'inspeccions en unitats mòbils dels darreres anys, i es redacten de forma alfabètica.

3.4.49 Annex 3.

No s'han presentat al·legacions, comentaris ni propostes a aquest annex.

S'incorporen correccions ortogràfiques i es fan millores en la redacció general de l'article per fer-lo més coherent amb la resta del text.

3.4.50 Contingut eliminat del text original.

Com a conseqüència de les modificacions introduïdes al text del present avantprojecte de llei en la versió que va ser vista en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024, s'ha eliminat el contingut d'alguns articles, disposicions i annexos de la versió original. Aquestes eliminacions han afectat a:

- Article 19 del text original sobre els requisits dels agents operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils, atès que aquests han quedat inclosos en el nou article 9 que relaciona de forma general els requisits de la prestació del servei.

- Article 20 del text original sobre les obligacions dels agents operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils, atès que aquestes han quedat inclosos en el nou article 10 que relaciona de forma general les obligacions de la prestació del servei.

- Article 21 del text original sobre les modificacions de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, atès que aquest aspecte queda recollit en el nou article 15.1.

- Article 22 del text original sobre la transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, atès que en realitzar-se l'activitat en el marc d'un contracte de prestació de serveis, no pot donar-se aquesta situació.

- Article 31 del text original sobre la caducitat dels procediments sancionadors, atès que aquesta qüestió està suficientment regulada a la legislació de procediment administratiu comú.

- Disposició final segona del text original sobre l'aixecament de la suspensió d'atorgament de noves autoritzacions d'estacions d'ITV, atès que amb la derogació total de la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, és innecessària.

- Disposició final vuitena del text original sobre els vehicles de mobilitat personal, atès que d'acord amb el repartiment competencial, aquesta matèria correspon regular-la a l'Administració General de l'Estat.

- Annex 4 del text original sobre la documentació requerida per a la tramitació de sol·licituds d'autoritzacions en estacions fixes d'ITV, atès que és innecessari relacionar-la.

## 4. Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026.

Les aportacions rebudes respecte el text vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026 van ser les següents:

1. Informe de la Direcció General de Tributs i Joc de 15 d'abril de 2026 en el qual s'indica que resta pendent l'estudi de costos de cadascuna de les quotes de les taxes que s'introdueixen en el text. A més remet a la consideració de la Direcció General de Pressupostos l'afectació dels ingressos a finalitats concretes que preveu el text per les taxes que es regulen als capítols III i VIII del títol XIV.

2. Informe de la Direcció General de Pressupostos de 16 d'abril de 2026, en el qual s'informa favorablement el text presentat.

3. Informe de la Intervenció General de 16 d'abril de 2026, en el qual s'informa favorablement el text presentat.

4. Informe de la Direcció General de Contractació Pública de 15 d'abril de 2026, remet a la valoració de la Juta Consultiva de Contractació Publica de Catalunya, d'acord amb el que preveu l'article 3.1.b.1 del Decret 118/2023, de 27 de juny.

5. Nota de l'Àrea de Millora de la Regulació de 20 de maig de 2026, sobre l'avaluació de l'impacte de les mesures proposades amb observacions al respecte.

6. Informe 12/2026, de 30 de juny, del Ple de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya, sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), de sentit favorable amb observacions.

Un cop analitzades i valorades les observacions i aportacions rebudes dels diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte el text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026:

- S'ha procedit a la incorporació de l'estudi de costos de les quotes de les taxes que preveu el text de l'avantprojecte de llei, d'acord amb els criteris de càlcul de la Direcció General de Tributs i Joc per a la justificació dels seus imports.
- S'han substituït les referències al text a l'adjudicació del contracte de prestació de serveis per realitzar l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles en unitats mòbils, com a element definidor de l'existència fefaent del contracte, i substituint aquesta terminologia per redaccions que més específiques que concretin el perfeccionament i la formalització de la contractació. També en aquest sentit s'introdueixen modificacions en el títol i el contingut de l'article 21 de l'avantprojecte de llei, d'acord amb l'informe de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya de 30 de juny de 2026.
- Es confirma que en el redactat de l'article 4 de l'avantprojecte de llei, quan fa referència a la normativa aplicable, està inclosa la relativa a la contractació pública, tal i com estableix la Junta Consultiva de Contractació Administrativa en el seu informe.

- Igualment es confirma que s'incorporaran clàusules lingüístiques per garantir l'ús normal del català en la prestació del serveis adreçats a la ciutadania en els plecs que regulin el contracte de serveis, d'acord amb el que recomana la Junta Consultiva.
- En canvi, no es considera procedent la recomanació de què s'estableixi una fórmula que no prequalifiqui la tipologia de contracte que procedeix, atès que la tipologia del contracte és clara i ha de ser necessàriament un contracte de prestació de serveis, d'acord amb la definició que estableix l'article 17 i concordants de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic; en aquest sentit, consta en l'expedient que precisament es descarta la figura de la concessió administrativa per entendre que amb aquesta tipologia contractual no es garantiria un servei adequat als titulars del vehicles als quals s'adreça, atès que la universalitat del servei quedaria compromesa.

## 5. Anàlisi i valoració de les observacions i aportacions rebudes en el Dictamen 08/2026 de 18/05/2026 del pel Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (CTESC) del text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya.

Un cop analitzades i valorades les observacions i aportacions rebudes en el Dictamen 08/2026 del CTESC al text de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya , s'han introduït les següents modificacions:

- S'ordena alfabèticament les definicions de l'article 3, d'acord amb l'observació general primera del dictamen.
- Millora de redacció en les definicions corresponents a "Agents operadors de la ITV", "Instruccions tècniques" i "Tarifa màxima del servei d'ITV", d'acord amb l'observació general segona del dictamen.
- Es modifica el títol de l'annex 3, d'acord amb l'observació trenta a l'articulat del dictamen .
- Es modifica la disposició final tercera, la previsió de què per ordre de el/la conseller/a competent es puguin modificar els òrgans competents per imposar les sancions regulades per la llei, la seva quantia i les multes coercitives, d'acord amb l'observació 23 a l'articulat del dictamen.
- S'introdueix la definició de box d'inspecció de motocicletes i ciclomotors com aclariment de les característiques a complir per aquest equipament, d'acord amb l'observació general vuitena del dictamen

En canvi, no han estat incorporades les observacions destinades a introduir garanties de manteniment de l'ocupació del sector, de manteniment de les condicions laborals de les persones treballadores, o respecte de l'obligatorietat de recol·locació d'aquelles persones treballadores que estan treballant en un centre que posteriorment no tindrà gestió del servei, ja que aquesta llei no té per objecte regular les condicions laborals del personal de les ITV. Aquestes es regulen a l'article 20 i a l'Annex VI del Reial Decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, normativa bàsica en matèria d'ITVs, en el qual es regulen els requisits mínims de competència, formació i certificació dels inspectors, Així mateix, és aplicable el 6è Conveni col·lectiu d'empreses d'inspecció tècnica de vehicles de la comunitat autònoma de Catalunya, al qual es va donar publicitat mitjançant la Resolució EMT/3826/2023, de 30 de octubre. D'altra banda, i pel que fa a la subrogació empresarial, cal tenir present que aquesta circumstància està regulada a la normativa laboral i, concretament, l'article 44 de l'Estatut dels Treballadors, sobre la successió d'empresa, que determina que el canvi de titularitat d'una empresa, d'un centre de treball o d'una unitat productiva autònoma no extingeix per si sol la relació laboral, i el nou empresari queda

subrogat en els drets i les obligacions laborals i de Seguretat Social de l'anterior, inclosos els compromisos de pensions, en els termes que preveuen la seva normativa específica i, en general, totes les obligacions en matèria de protecció social complementària que hagi adquirit el cedent.

Tampoc es considera oportú introduir les observacions relatives a la introducció de mesures pel que fa a la reversió dels actius de les antigues concessions, atès que aquesta qüestió queda igualment fora de l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei, ja que la reversió està regulada en els plecs dels contractes de concessió administrativa que va estar vigent fins l'any 2006.

Finalment, les observacions referents al règim sancionador no es considera procedent aplicar-les i, especialment pel que fa a la quantia de les sancions previstes, atès que les mateixes són proporcionals a les previstes a la normativa bàsica sobre ITV, que vé constituïda pel Reial decret 920/2017, de 23 de octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles; concretament, al seu article 25, l'esmentat Reial remet a l'article 34 i següents de Ley 21/1992, de 16 de juliol, d'indústria, on es preveuen sancions de quantia similar a la que preveu aquest avantprojecte de llei.

Xavier Roca Ramon
2026.07.07 14:27:25
+02'00'

Director General d'Indústria.

**Annex A.1**

**Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.**

**Llei XX/2023, de XXX, de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)**

Preàmbul

I

La inspecció tècnica de vehicles (ITV) forma part d'un sistema que vetlla per garantir que els vehicles que circulen per les vies públiques estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el temps en què aquests estiguin en ús. Amb aquest objectiu el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea van aprovar l'any 2014 la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

D'altra banda, a nivell estatal, la ITV està regulada pel Reial Decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles, que estableix els requisits mínims del règim d'inspeccions tècniques dels vehicles necessaris per circular per la via pública, i determina els requisits i obligacions mínimes que ha de complir les estacions d'ITV.

Per tant, la finalitat de la inspecció tècnica de vehicles és detectar les deficiències mecàniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària i afectar al medi ambient, i comprovar que es mantenen les condicions exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o adaptació. Aquesta activitat es realitza a les estacions d'ITV mitjançant dues tipologies d'actuacions: les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles i la gestió de diferents tipus de tràmits administratius, com és el cas dels canvis de servei i/o utilització dels vehicles, com a conseqüència de la reforma del vehicles, o bé com a requisit previ per a la matriculació en determinades circumstàncies.

En general, les inspeccions tècniques periòdiques, així com les tramitacions administratives que es fan a les estacions d'ITV tenen caràcter obligatori pels titulars dels vehicles. Aquest caràcter obligatori trasllada a les administracions públiques competents la responsabilitat de vetllar per a què el servei es presti adequadament i assegurar la qualitat dels serveis que s'ofereixen en aquests establiments.

El règim de prestació 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 de Catalunya, va optar en els seus inicis, l'any 1982, per l'externalització del servei d'inspecció en operadors privats, escollint, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

Amb la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, es va substituir la figura de la concessió per l'autorització administrativa dels operadors externs. Aquest règim d'autorització, que es va desenvolupar en 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, es va definir en el marc d'una planificació territorial i d'una sèrie de restriccions i limitacions, amb l'objectiu d'assegurar una cobertura suficient a tot el territori de la xarxa d'inspecció i per promoure la competència. El Decret 45/2010, de 30 de març, va aprovar el Pla territorial de noves estacions d'ITV de Catalunya per al període 2010-2014, i mitjançant l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, es va obrir la convocatòria i es van aprovar les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV, previstes en el Pla territorial pel Decret 45/2010.

L'any 2016, el Tribunal Suprem va anul·lar dos requisits previstos en el Decret 30/2010 per tal de rebre la corresponent autorització. En concret, l'article 74 que establia un límit màxim de quota de mercat del 50%, i l'article 75 que establia l'existència d'una distància mínima entre les estacions d'un mateix operador econòmic. Aquests dos preceptes van ser declarats nuls pel Tribunal Suprem per ser contraris a la llibertat d'establiment recollit a l'article 49 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE), donat que no va quedar demostrada ni la necessitat ni la proporcionalitat d'aquestes dues mesures.

Aquesta nul·litat va comportar que també el Tribunal Suprem decretés la nul·litat de l'Ordre IUE/279/2010 en la mesura que aquesta aplicava els requisits previstos al Decret 30/2010 que havien quedat anul·lats.

En conseqüència, el marc normatiu derivat de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, no es va acabar implementant a Catalunya.

A més, la sentència STS 870/2016, de 29 de març de 2016, també va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010, que efectuava una adjudicació de patrimoni públic als antics concessionaris en la mesura que se'ls mantenia el gaudiment dels béns i drets derivats de les concessions anteriors. Atès que els operadors provinents de les antigues concessions estaven obligats a pagar a la Generalitat de Catalunya una contraprestació econòmica per l'ús dels béns i drets de les antigues concessions, el Tribunal Suprem també ha anul·lat l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, pel 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.

Finalment, el Pla territorial de noves estacions, en base al qual es convoquen els concursos de noves estacions d'ITV ha perdut la seva vigència, ja què el Decret 45/2010, de 30 de març, que el va aprovar, definia la seva temporalitat per al període 2010-2014.

Per tant, la situació en la que es troba el model definit per la Llei 12/2008 és de estancament, donat que ha quedat qüestionada la continuïtat de la prestació del servei d'ITV a Catalunya ja que, d'una banda, els operadors autoritzats d'acord amb el concurs convocat per l'Ordre IUE/279/2010 tenen anul·lada l'autorització, i d'altra banda, els antics operadors autoritzats en el nou règim, tenen anul·lat el gaudiment de l'ús dels béns i drets de les concessions anteriors per la realització de les tasques d'inspecció.

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, estableix que la inspecció tècnica de vehicles és una activitat sobirana que necessàriament han de realitzar els estats o els organismes públics o privats sota la seva supervisió. En conseqüència, la inspecció

tècnica de vehicles es defineix com un servei d'interès general relacionat amb el transport, que té com a objectius, assegurar que els vehicles estiguin en bones condicions, des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant tota la seva vida útil, i, a la vegada, la prevenció dels riscos associats a les deficiències de seguretat dels vehicles que incideixen negativament en la seguretat viària i poden contribuir a accidents de trànsit amb ferits i víctimes mortals.

L'envelliment del parc de vehicles fa que el número de vehicles que ha de passar la inspecció tècnica de vehicles vagi en augment. En aquesta situació la prestació del servei d'ITV és encara més important ja que quan els vehicles són més vells, impacten més sobre la seguretat viària i medi ambiental. Donat que l'apertura d'estacions d'ITV està congelada des de fa més de 10 anys, cal un canvi normatiu en el sentit de permetre incrementar l'oferta del servei.

La situació d'emergència climàtica obliga a potenciar l'autoconsum energètic, cosa que no es pot fer a les estacions ITV sense la publicació d'una norma que reguli el règim jurídic de la prestació del servei d'ITV a Catalunya i que ho contempli com a requisit.

L'objectiu de la llei és abordar una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'ITV a Catalunya que doni seguretat jurídica als operadors que actuen o volen actuar en aquest sector, que estableixi un model coherent i sense fissures i que s'adeqüi al marc normatiu europeu, que atorgui llibertat d'elecció als usuaris, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que apliqui mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que redueixi les càrregues administratives injustificades

II

Aquesta Llei  s'estructura en quatre títols, cinc disposicions addicionals, una disposició transitòria, una disposició derogatòria, nou disposicions finals i quatre annexos.

El títol primer determina disposicions generals sobre el servei d'inspecció tècnica de vehicles, de forma que s'estableixen l'objecte, l'àmbit d'aplicació, definicions de terminologia específica en el context del text, el règim de prestació del servei d'ITV, les funcions dels operadors de la ITV, el règim d'incompatibilitats del servei d'ITV, les condicions i característiques de les tarifes aplicables a les actuacions relacionades amb la prestació del servei d'ITV, les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV, així com les condicions en que es produeix la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV.

El títol segon estableix el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes, concretant les condicions d'universalitat del servei, els requisits i obligacions dels operadors del servei d'ITV, el procediment d'autorització de les estacions d'ITV i les seves modificacions, així com les condicions de l'inici de l'activitat de les estacions.

El títol tercer estableix el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils, concretant les condicions de la seva activitat, els requisits i obligacions dels operadors del servei d'ITV, el procediment d'adjudicació del servei, les seves

modificacions així com les condicions per a la transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions.

El títol quart regula el control i la supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV, establint els detalls de la competència inspectora i sancionadora de l'Administració.

Les disposicions addicionals concreten les condicions de continuïtat de la prestació del servei d'ITV per part dels operadors que l'estan prestant en el moment d'aprovació d'aquesta norma, les condicions per a l'adaptació als nous requisits i obligacions per a la prestació del servei que s'afegeixen, i el dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris sobre les estacions que operen.

La disposició transitòria estableix l'obligatorietat de continuïtat de la prestació del servei dels operadors autoritzats en el moment d'aprovació d'aquest text en les estacions autoritzades durant un temps determinat.

Per la disposició derogatòria es relacionen els textos legislatius i normatius que deixen de tenir vigència com a conseqüència de l'aprovació d'aquest text.

Mitjançant les nou disposicions finals, s'adequa l'estructura de taxes aplicables al servei d'ITV en base el nou règim de prestació, i en conseqüència es modifica el text legislatiu que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya; s'aixeca la suspensió d'atorgament de noves autoritzacions d'estacions d'ITV; es modifica l'article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, relativa a l'exercici de la potestat sancionadora per infraccions tipificades en aquesta llei; s'estableix com modificar els òrgans competents en matèria d'ITV; s'estableixen les condicions per al desplegament d'aquesta Llei; s'habilita per a l'aprovació d'instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial; es regula l'aplicació concurrent d'aquesta Llei; una altra disposició final preveu una futura regulació per Decret del servei d'ITV pels vehicles de mobilitat personal, i la darrera concreta l'entrada en vigor d'aquest text legislatiu.

Amb els diferents annexos al text articulat, es concreten les condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes, les zones de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils, els imports i condicions d'actualització de les fiances vinculades a les responsabilitats derivades de la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV, així com la relació de documentació necessària per a la tramitació de les sol·licituds d'autoritzacions d'estacions fixes.

Aquesta Llei desplega l'article 139 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que reconeix la competència exclusiva de la Generalitat en matèria d'indústria, i que inclou la seguretat dels vehicles, com a producte industrial, que poden produir impacte en la seguretat o la salut de les persones, i que pretén garantir la inspecció tècnica de vehicles. També s'empara en l'article 144 de l'Estatut, relatiu al medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció.

## Títol 1. Disposicions generals.

**Article 1. Objecte.**

L'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles.

**Article 2. Àmbit d'aplicació**

Aquesta Llei és aplicable a:

- Els operadors que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles que estiguin autoritzats a exercir l'activitat a Catalunya.

- Les persones físiques i jurídiques que tramiten procediments administratius a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles.

- Als usuaris del servei d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya.

**Article 3. Definicions.**

Als efectes del que disposa aquesta Llei, i la normativa que la desplega, s'entén per:

a. ITV: Inspecció tècnica de vehicles.

b. Servei d'ITV: És el servei d'interès general que té per objecte la realització de les inspeccions de seguretat i tràmits administratius dels vehicles, per tal de garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, d'acord amb el que preveu la normativa i la reglamentació tècnica específica.

c. Operador de la ITV: És la persona física o jurídica autoritzada per a la prestació del servei d'ITV. Els operadors autoritzats s'inscriuen d'ofici al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya (RASIC).

d. Personal tècnic d'inspecció dels operadors de la ITV: Són les persones físiques vinculades a un operador de la ITV que tenen la condició de personal de direcció tècnica de l'estació, cap d'equip o personal inspector.

e. Estació fixa d'ITV: És l'establiment fixe autoritzat per exercir el servei d'ITV.

f. Estació mòbil d'ITV: És l'equipament autoritzat per exercir el servei d'ITV de forma itinerant i vinculat a una estació fixa d'ITV.

g. Línia de tipus universal: Línia d'inspecció equipada per poder realitzar inspeccions tècniques a tot tipus de vehicles, excepte aquells que per les seves dimensions no poden accedir a l'interior de l'establiment.

h. Línia de tipus lleuger: Línia d'inspecció equipada per poder realitzar inspeccions tècniques a vehicles de fins a 3.500kg de massa màxima admissible.

i. Verificacions de taxímetres: Conjunt d'exàmens administratius, visuals i tècnics que tenen per objecte comprovar i confirmar que es mantenen les característiques metrològiques que li són d'aplicació als aparells taxímetres, que es mantenen els errors màxims permesos, i que funcionen conforme al seu disseny i la seva reglamentació específica.

j. Condicions de prestació del servei d'ITV: Són les condicions tècniques específiques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a complir pels operadors del servei d'ITV en la prestació d'aquest servei.

k. Instruccions tècniques: són aquelles especificacions elaborades amb la finalitat d'explicitar o facilitar l'aplicació de la normativa en matèria d'inspeccions tècniques de vehicles i que es publiquen al DOGC i al portal web de l'àmbit de la seguretat industrial. S'aproven per resolució de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial i s'actualitzen de la mateixa manera. En el procés de redacció o modificació s'ha de donar publicitat per tal que els sectors afectats puguin fer propostes de millora.

**Article 4. Règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.**

1. El règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés.

2. L'obtenció de l'autorització no eximeix als seus titulars de l'obligació d'obtenir els permisos i llicències d'altres administracions públiques que siguin necessaris per a la construcció de l'estació d'ITV o posada en funcionament, i s'atorga sens perjudici del compliment d'altres normatives, especialment relatives a la seguretat laboral, l'ordenació del territori i medi ambient.

3. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils és realitzada, en règim d'autorització administrativa, per l'entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa.

4. L'autorització administrativa de les estacions fixes ha de contenir:

- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei.
- La ubicació de l'estació.
- El nombre i tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.

5. L'autorització per a la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils ha de contenir:

- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei

- La relació d'estacions mòbils que presten el servei, a quines zones ho fan, i les seves característiques.

- L'estació fixa d'ITV a la que està vinculada cadascuna de les estacions mòbils d'ITV.

6. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV dels vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya. La prestació d'aquest servei es

pot realitzar de forma directa pels òrgans encarregats del manteniment del parc mòbil, mitjançat la participació en societats d'economia mixta, mitjançant concessió administrativa, o per qualsevol forma de gestió indirecta prevista a la normativa. L'autorització administrativa d'aquestes estacions, així com els requisits i obligacions que han de complir requereixen resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

7. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV dels vehicles que integren la flota d'empreses municipals de transports de passatgers en estacions específicament creades a aquest efecte. L'autorització administrativa d'aquestes estacions, així com els requisits i obligacions que han de complir requereixen resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

8. Per resolució de la  persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial es pot establir la prestació subsidiària del servei, de forma total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a efectes de garantir la universalitat del servei.

**Article 5. Funcions dels operadors de la ITV.**

Els operadors del servei d'ITV tenen les següents funcions:

a. Realitzar les inspeccions tècniques dels vehicles, sol·licitades pels titulars dels vehicles o requerides per les autoritats públiques, i emetre els corresponents certificats, d'acord amb les instruccions tècniques de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

b. Resoldre els expedients presentats pels usuaris dels tràmits administratius que han de gestionar els operadors de la ITV d'acord amb la normativa aplicable, i amb les instruccions tècniques de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

c. Immobilitzar cautelarment els vehicles que, com a conseqüència de l'activitat inspectora, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent i comunicar immediatament aquestes immobilitzacions a l'òrgan de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial, pels mitjans que aquest determini en cada moment.

d. Informar de la data de venciment de la inspecció del vehicle als titulars dels vehicles que hagin fet l'anterior inspecció periòdica en les seves estacions, d'acord amb les instruccions tècniques que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'inspecció tècnica de vehicles**.

1. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles pels operadors de la ITV, així com del seu personal directiu i del personal tècnic d'inspecció, és incompatible amb el desenvolupament, directament o mitjançant altres entitats vinculades, d'activitats tècniques, comercials, financeres o assessorament que puguin afectar la independència i influir en el resultat de les inspeccions o tràmits que es realitzin.

2. Les activitats que específicament són incompatibles amb la prestació del servei d'ITV són:

- Transport terrestre per carretera.
- Comerç de vehicles automòbils.
- Construcció, reformes, i reparació i manteniment de vehicles automòbils.
- Assessorament i gestió administrativa de tràmits relacionats amb l'àmbit de l'automoció.

**Article 7. Tarifes màximes de les inspeccions tècniques i dels tràmits administratius del servei d'ITV.**

1. La persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial ha d'establir, mitjançant resolució que s'ha de fer pública, l'import màxim de les tarifes dels diferents tipus d'inspeccions tècniques i tràmits administratius del servei d'ITV, i les successives actualitzacions.

2. L'import de les tarifes màximes es determina en funció, entre d'altres, dels costos del servei i de l'evolució que tinguin. A més a més, s'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i medi ambientals, per tal de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya i per tal d'afavorir la mobilitat en vehicles de baixes emissions o zero emissions.

3. Els operadors de les ITV han de publicar les corresponents tarifes pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, als efectes de facilitar la llibertat d'elecció per part dels usuaris, que, en cap cas, no poden excedir de les màximes establertes.

4. Els destinataris del servei de la ITV han d'abonar, amb independència de les taxes i impostos que els siguin aplicables, les tarifes que fixin els titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles.

**Article 8. Condicions tècniques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles**

1. Les condicions tècniques específiques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles es determinen per Instrucció tècnica

2. Han d'incloure els aspectes tècnics següents:

- Les condicions d'accés dels vehicles a les estacions d'ITV.

- Les condicions a complir per les persones que condueixen els vehicles en les estacions d'ITV

- Les condicions del sistema de concertació de cita prèvia

- Les condicions mínimes d'oferta dels serveis que es presten a les estacions d'ITV.

- Les condicions a complir en la gestió i resolució dels tràmits administratius que es realitzen les estacions d'ITV

- Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV

- Les condicions del sistema de presentació i atenció de consultes, queixes i suggeriments pels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV

- L'abast de l'activitat desenvolupada a les estacions fixes d'ITV

- L'ús de les estacions d'ITV i el desenvolupament d'activitats alienes a les actuacions autoritzades

- El contingut mínim de la carta de serveis que han de tenir els operadors de les estacions d'ITV a disposició dels usuaris.

- Les condicions del sistema d'informació als usuaris dels serveis prestats pels operadors de les estacions d'ITV

- Qualsevol altre que l'òrgan competent consideri necessari per a la prestació del servei.

**Article 9. Suspensió temporal de les autoritzacions de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles**

1. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es poden suspendre temporalment d'ofici per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, en el marc d'un procediment sancionador, d'inspecció, o de revocació, en els casos següents:

a. L'incompliment reiterat de les instruccions de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

b. La negativa a admetre inspeccions o verificacions determinades per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, o per actuacions que obstrueixin la seva pràctica.

c. La concurrència de negligència, mala fe o altres circumstàncies motivades, apreciades per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

d. L'incompliment de les obligacions del servei.

2. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es poden suspendre temporalment a iniciativa de l'operador d'ITV mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte, per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, de manera motivada, per impossibilitat temporal de prestació del servei d'ITV, en les condicions i amb els requisits i obligacions fixats en els articles 11 i 12 i 13 per estacions fixes i en l'article 19 per les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, i sempre que el titular de l'estació d'ITV fixa o titular de l'autorització d'ITV mòbil acrediti que està adoptant

totes les mesures necessàries per restablir el compliment de la totalitat dels requisits i obligacions que els hi són d'aplicació.

3. La suspensió temporal de les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, previ expedient instruït a l'efecte amb audiència a l'interessat. La resolució ha de ser adoptada i notificada en un termini màxim de 6 mesos. Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.

4. La suspensió temporal de les autoritzacions per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, que s'originen per resolució ferma d'expedient sancionador per infracció greu o molt greu, o com a mesura cautelar, poden suposar la pèrdua total o parcial del dret de recuperació de les fiances constituïdes.

5. La suspensió temporal de les autoritzacions finalitza quan, prèvia la subsanació de les causes que la van motivar, es dicta resolució aixecant la suspensió, o bé es dicta resolució de revocació de l'autorització, per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 10. Revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.**

1. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es revoquen d'ofici per la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial o a iniciativa de l'operador de l'estació d'ITV.

2. La revocació de les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, amb audiència prèvia dels interessats.

3. La revocació de les autoritzacions iniciades d'ofici per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial , que es determini en la normativa corresponent, s'origina per resolució ferma d'expedient sancionador per infracció molt greu i suposa la pèrdua del dret de recuperació de les fiances constituïdes.

4. Les sol·licituds de revocació de les autoritzacions a iniciativa de l'operador de l'estació d'ITV han de ser comunicades a l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial que es determini en la normativa corresponent, amb una antelació mínima de 3 mesos. Aquestes sol·licituds s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

5. En cas què es presenti sol·licitud de retorn de la fiança constituïda per sol·licitud de revocació de les autoritzacions a iniciativa de l'operador de la ITV, i si prèviament s'ha iniciat un expedient sancionador per infracció greu o molt greu, la devolució de la fiança resta condicionada a la finalització de l'expedient sancionador amb resolució ferma.

6. La revocació de l'autorització d'estacions fixes d'ITV o de l'autorització d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, previ expedient instruït a l'efecte, i amb

audiència prèvia dels interessats. La resolució ha de ser adoptada i notificada en un termini màxim de 6 mesos. Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.

7. El cessament de l'activitat d'alguna estació d'ITV donarà lloc a la revocació de l'autorització.

8. Les condicions de ponderació territorial determinades a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei que es van tenir en compte i es van fixar en les resolucions d'autorització d'estacions d'ITV, continuen essent exigibles en el cas de revocació d'alguna de les resolucions d'autorització d'ITV de les que disposi.

Quan escaigui, el termini per adaptar la xarxa d'estacions d'un operador a les condicions de ponderació territorial, des de què es produeix la revocació de l'autorització d'estacions fixes d'ITV o d'autorització d'ITV en estació mòbil, no pot superar un mes.

## Títol 2. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.

### Article 11. Universalitat del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.

1. El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes està destinat a ser universal, prestar cobertura a tot el territori i a tots els tipus de vehicles, excepte aquells vehicles que per les seves característiques no poden passar la inspecció tècnica en una estació fixa d'ITV.

2. Per tal que de facilitar la prestació del servei d'ITV a la totalitat del territori, totes les comarques de Catalunya s'assignen a tres possibles zones atenent a criteris objectius de cens del parc mòbil de vehicles existents i de dispersió geogràfica, i s'estableixen requisits d'accés a la prestació del servei d'ITV d'acord amb condicions de ponderació territorial.

3. Les condicions de ponderació territorial a les que refereix l'apartat 2 d'aquest article es determinen a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei i poden ser modificades, per Ordre del conseller o consellera competent en matèria de seguretat industrial, que s'haurà d'adoptar amb audiència prèvia i ésser publicada al DOGC i al web de seguretat industrial.

### Article 12. Requisits dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.

Els requisits que han de complir els operadors per obtenir l'autorització de prestació del servei d'ITV en estacions fixes són:

a. Tenir l'acreditació com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció i tràmits administratius previstos a la normativa específica que regula la inspecció tècnica de vehicles.

b. Complir amb les condicions de ponderació territorial per la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que són definides a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei

c. Complir amb el règim d'incompatibilitats previst a l'article 6 d'aquesta Llei.

d. Complir amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions d'ITV fixes, establerts en la normativa aplicable

e. Acreditar i justificar l'accés adequat a les estacions tenint present els tipus de vehicles que poden ser inspeccionats d'acord amb l'abast de l'acreditació d'ENAC. Per resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial es poden establir les dimensions mínimes de les vies d'accés a les estacions.

**Article 13. Obligacions dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.**

Els operadors autoritzats per realitzar la prestació del servei d'ITV en estacions fixes han de complir les següents obligacions:

a. Iniciar l'activitat en el termini previst a l'article 15.1 d'aquesta Llei.

b. Mantenir el compliment dels requisits exigits als operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles d'estacions fixes, i totes les condicions que van servir de base per a l'atorgament de les autoritzacions, com també de tots els requisits que siguin exigits per la resta de normes sectorials que siguin d'aplicació.

c. Realitzar els diferents tipus d'inspeccions tècniques de vehicles, i altres actuacions d'acord amb la normativa aplicable, atenent, sense dilacions injustificades, les diferents sol·licituds presentades, d'acord amb les reglamentacions i protocols tècnics aprovats per resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, i utilitzant els models i els documents establerts per la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

d. Constituir i mantenir actualitzada la fiança per a fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal, o revocació de l'autorització, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV, d'acord amb el que es preveu a l'annex 3.

e. Constituir i mantenir actualitzada una pòlissa de responsabilitat civil que cobreixi els riscos de la seva responsabilitat respecte danys materials i personals a tercers per la quantia mínima que estableix la reglamentació tècnica aplicable, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV.

f. Complir les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV que preveu l'article 8.

g. Adequar-se a la imatge i condicions d'identificació del servei d'ITV que s'estableixin per resolució de la persona titular Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

h. Adequar-se a les campanyes de difusió i promoció de la Seguretat Industrial que s'estableixin per resolució la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

i. Complir amb les condicions de sostenibilitat mediambiental d'acord amb l'apartat 2 de l'annex 1 d'aquesta Llei

j. Exposar als usuaris les tarifes que apliquen en cada moment .

k. Abonar a la Generalitat les taxes que corresponguin pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 14. Procediment d'autorització d'estacions fixes d'ITV.**

1. Les persones físiques o jurídiques que vulguin exercir el servei d'ITV en estacions fixes, i que compleixin els requisits exigibles han de sol·licitar l'autorització administrativa per cadascuna de les estacions fixes que desitgin operar a la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

2. Els expedients de sol·licitud d'autorització administrativa conclouen amb l'emissió de resolució per la que s'atorga o es denega l'autorització de l'estació fixa d'ITV sol·licitada, per part de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, que s'ha de dictar en el termini màxim de 6 mesos, amb audiència prèvia. La part dispositiva de la resolució s'ha de publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. Contra la Resolució esmentada es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.

3. Transcorregut el termini màxim de resolució de la sol·licitud d'autorització sense que s'hagi notificat per resolució expressa, cal entendre denegada la sol·licitud.

4. Les entitats que obtinguin l'autorització per operar estacions fixes d'ITV s'inscriuen d'ofici en el Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya (RASIC), anotant les estacions fixes que operen.

5. La documentació que cal presentar amb la sol·licitud es determina a l'annex 4 d'aquesta Llei i aquesta pot ser modificada per resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 15. Inici de l'activitat de les estacions fixes d'ITV.**

**1**. Les estacions fixes d'ITV autoritzades han d'iniciar la seva activitat en un termini màxim de 1 any des de la publicació en el DOGC de la seva resolució d'autorització. En cas contrari s'extingeix l'autorització sense dret a recuperació de la fiança, dictant-se resolució per la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

2. Els operadors de la ITV autoritzats han de comunicar, amb una antelació mínima de 30 dies naturals, l'inici efectiu de la prestació del servei a les estacions fixes autoritzades,

mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

3. Les estacions d'ITV que s'autoritzin en les zones B i C, definides a l'apartat 1.1 de l'annex 1 d'aquesta Llei només es poden posar en servei si prèviament han iniciat la prestació del servei les estacions de la zona A amb les que es dona compliment a les condicions de ponderació territorial.

**Article 16. Modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV.**

1. La modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

2. Es requereix la modificació de l'autorització d'estacions fixes quan canviïn:

- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei, si no impliquen canvi de la personalitat jurídica de l'entitat titular.
- El nombre i tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.

3. Les sol·licituds de modificació s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

**Títol 3. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

**Article 17: Cobertura del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

1. El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils està destinat a prestar cobertura als vehicles que per les seves característiques especials no poden accedir de forma normal a les estacions fixes d'ITV.

2. Els vehicles pels que està destinat el servei d'ITV en estacions mòbils són:

- Vehicles agrícoles.
- Ciclomotors
- Vehicles especials
- Altres tipus de vehicles prèviament autoritzats per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

3. L'annex 2 defineix les dues zones de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.

**Article 18. Procediment per l'adjudicació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

1. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils és realitzada per l'entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió

de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa.

2. En el cas que s'opti pel règim de concessió de serveis, l'adjudicació del contracte de la prestació del servei d'inspecció tècnica en estacions mòbils, suposa l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en estació mòbil.

3. En el cas que s'opti pel règim de concessió de serveis, aquesta té una durada de 10 anys des de la data d'adjudicació del concurs públic, incloses les pròrrogues.

**Article 19. Requisits dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

Els operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils han de complir els requisits següents:

a. Si s'opta pel règim de concessió de serveis, ser adjudicatari del contracte establert a l'article 18.

b. Tenir i mantenir permanentment l'acreditació necessària com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació, de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes i mòbils que especifica aquesta Llei.

c. Tenir com a mínim una estació fixa d'ITV autoritzada a Catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal.

d. Complir amb el règim d'incompatibilitats previst a l'article 6 d'aquesta llei.

e. Complir amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions d'ITV mòbils en la reglamentació tècnica de caràcter bàsic.

**Article 20. Obligacions de l'operador del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

Els operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils tenen les següents obligacions:

a. Si s'opta pel règim de concessió de serveis, iniciar l'activitat dins dels 6 mesos després de l'adjudicació del contracte per la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils previst a l'article 18.

b. Mantenir el compliment dels requisits exigits als operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles d'estacions mòbils, i totes les condicions que van servir de base per a l'atorgament de les autoritzacions, com també de tots els requisits que siguin exigits per la resta de normes sectorials que siguin d'aplicació.

c. Realitzar els diferents tipus d'inspeccions tècniques de vehicles, i altres actuacions d'acord amb la normativa aplicable, atenent, sense dilacions injustificades, les diferents

sol·licituds presentades, d'acord amb les reglamentacions i protocols tècnics aprovats per resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, i utilitzant els models i els documents establerts per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

d. Si escau, mantenir les condicions específiques del contracte de concessió administrativa de prestació del servei en estacions mòbils.

e. Constituir i mantenir actualitzada la fiança per a fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal, o revocació de l'autorització, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV, d'acord amb el que es preveu a l'annex 3.

f. Constituir i mantenir actualitzada una pòlissa de responsabilitat civil que cobreixi els riscos de la seva responsabilitat respecte danys materials i personals a tercers per la quantia mínima que estableix la reglamentació tècnica aplicable, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV.

g. Complir les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV que preveu l'article 8.

h. Adequar-se a la imatge i condicions d'identificació del servei d'ITV que s'estableixin per resolució de la persona titular Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

i. Adequar-se a les campanyes de difusió i promoció de la Seguretat Industrial que s'estableixin per resolució la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

j. Complir amb les condicions de sostenibilitat mediambiental d'acord amb l'apartat 3 de l'annex 1 d'aquesta Llei

k. Exposar als usuaris les tarifes que apliquen en cada moment .

l. Abonar a la Generalitat les taxes que corresponguin pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 21. Modificació de les autoritzacions prestació del servei d'ITV en estacions mòbils.**

1. La modificació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

2. Es requereix la modificació de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils quan canviïn:

a) Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei, si no impliquen canvi de personalitat jurídica de l'entitat titular.
b) Si escau, la relació d'estacions mòbils que presten el servei a la zona adjudicada i/o les seves característiques.

c) L'estació fixa d'ITV a la que està vinculada alguna de les estacions mòbils d'ITV.

3. Les sol·licituds de modificació s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

**Article 22. Transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils.**

1. El canvi de titularitat de l'entitat que presta el servei d'ITV en estacions mòbils en alguna de les zones adjudicades, requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

2. La transferència de l'autorització de la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils no pot alterar les condicions de ponderació territorial de la prestació del servei d'ITV en estacions fixes de les entitats afectades, previst a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei.

**Títol 4. Del control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'inspecció tècnica de vehicles.**

**Capítol I. De la competència inspectora.**

**Article 23. Potestat inspectora dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial.**

1. El control i supervisió del servei d'ITV corresponen als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya.

2. El control i supervisió de l'Administració en matèria de seguretat industrial ha de ser efectuats per personal funcionari adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial, que tenen la condició d'autoritat pública en les seves actuacions.

3. El personal dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial que fan les funcions de control i supervisió, tenen les següents facultats:

- Accedir lliurement a les instal·lacions de les estacions fixes i mòbils d'ITV per a complir la funció inspectora i, si escau, fer les inspeccions sense avís previ.

- Fer-se acompanyar, en les visites d'inspecció, pel personal de les entitats operadores d'ITV que consideri necessari per a exercir la funció inspectora.

- Inspeccionar la documentació, i els registres que tinguin relació directa amb el servei d'ITV i que consideri que són necessaris per a complir la funció inspectora.

- Fer les avaluacions, prendre les mostres i enregistrar les imatges que consideri necessàries, tenint en compte el que estableix la normativa de propietat industrial.

- Ordenar la immobilització dels vehicles, com a mesura cautelar, en el cas que, després d'ésser revisats, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent.

- Analitzar estadísticament els resultats de les inspeccions, realitzar noves inspeccions de vehicles prèviament inspeccionats, sotmetre a inspecció vehicles que presentin deficiències de seguretat a causa de manipulacions deliberades o aplicar altres mesures de supervisió.

4. Els actes administratius originats pel personal adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial com a conseqüència de l'activitat de control i supervisió del servei d'inspecció tècnica de vehicles, tenen presumpció de veracitat, llevat que hi hagi prova en contrari.

**Article 24. Abast del control i supervisió de l'Administració.**

1. El control i la supervisió del servei d'inspecció tècnica de vehicles es realitzen en base al Pla d'inspecció del servei d'ITV, que es aprovat i publicat per la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

2. L'òrgan competent en matèria de seguretat industrial ha de garantir que en la prestació del servei d'ITV es compleixen els principis següents:

- Universalitat de la prestació del servei.
- Independència, objectivitat, imparcialitat i integritat de les actuacions.
- Transparència i informació a la ciutadania.

3. Per desenvolupar l'activitat de control i supervisió, la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial pot aprovar resolucions per emetre instruccions tècniques relatives a:

- L'aplicació de la reglamentació tècnica de seguretat de l'automòbil.
- La implementació de les condicions de prestació del servei d'ITV.

**Capítol II. De la competència sancionadora.**

**Article 25. Òrgans competents**

1. La incoació i la instrucció dels expedients relacionats amb infraccions del servei d'inspecció tècnica de vehicles corresponen als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, que determina la normativa corresponent.

2. L'exercici de la potestat sancionadora per infraccions del servei d'ITV corresponen a:

a) La persona titular del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils per a sancions corresponents a infraccions lleus.

b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.

c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.

**Article 26: Subjectes responsables.**

1. Les persones físiques o jurídiques a les que els hi és d'aplicació aquesta Llei són subjectes responsables si cometen les infraccions que es tipifiquen a l'article 27.

2. Quan hi ha més d'un subjecte responsable de la infracció, o si la infracció és conseqüència de l'acumulació d'activitats acomplertes per diverses persones, les sancions que se'n derivin són independents les unes de les altres.

3. Si dues o més persones són responsables d'una infracció i no se'n pot determinar el grau de participació, aquestes persones són solidàriament responsables als efectes de les sancions que en derivin.

**Article 27. Classificació de les infraccions.**

1. Es consideren infraccions administratives en matèria de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles les accions i/o les omissions tipificades com a tals en aquesta llei.

2. Les infraccions tipificades per aquesta Llei es classifiquen en lleus, greus i molt greus.

3. La determinació, l'especificació i la gradació de les infraccions establertes en aquesta Llei, es pot concretar per reglament sense alterar la seva naturalesa i límits.

4. Són infraccions lleus:

a. Incomplir i/o desatendre els requeriments realitzats per part dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial en qualsevol aspecte relacionat amb el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

b. L'existència d'errors i negligències en l'aplicació de la normativa de prestació del servei d'ITV que afecti a defectes qualificats com a lleus d'acord amb la normativa corresponent

c. El retard esporàdic i injustificat en la liquidació de les obligacions econòmiques derivades de la prestació del servei d'ITV.

d. El retard esporàdic i injustificat en la comunicació de les dades pròpies de l'activitat de prestació del servei d'ITV.

e. Tenir demora injustificada en la gestió de les cites prèvies amb els usuaris

5. Són infraccions greus:

a. Incomplir les obligacions previstes en aquesta llei per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.

b. Desenvolupar l'activitat de prestació del servei d'ITV sense disposar de la corresponent autorització administrativa.

c. L'existència d'errors i negligències en l'aplicació de la normativa de prestació del servei d'ITV que afecti a defectes qualificats com a greus o molt greus d'acord amb la normativa corresponent.

d. L'aplicació de tarifes superiors a les tarifes màximes legalment vigents.

e. El retard continuat o reiterat, i injustificat en la liquidació de les obligacions econòmiques derivades de la prestació del servei d'ITV.

f. El retard continuat o reiterat, i injustificat en la comunicació de les dades pròpies de l'activitat de prestació del servei d'ITV.

g. Emetre certificats, declaracions, informes o actes que no s'ajustin a la realitat o que siguin emesos de forma fraudulenta.

h. Presentar documentació falsa en les tramitacions administratives que es gestionen davant dels operadors de la ITV.

i. Obstruir l'actuació inspectora de l'Administració o aportar informació o documentació falsa als seus requeriments.

6. Són infraccions molt greus aquelles infraccions tipificades com a greus en qualsevol dels supòsits següents:

a. Que produeixin un dany molt greu a les persones, els béns o el medi ambient.
b. Que comporti un perill imminent a les persones, els béns o el medi ambient.
c. Que redueixi greument la qualitat dels serveis d'inspecció.
d. Que es produeixi de manera reincident o prolongada.
e. Que es realitzin amb intenció dolosa.
f. Obstruir l'activitat inspectora de l'Administració fent ús de violència contra el seu personal inspector.

7. Es produeix reincidència si la persona responsable d'una infracció en comet una altra de la mateixa naturalesa en el termini d'un any, comptat a partir de la data en què s'havia comès la infracció, sempre que s'hagi declarat per resolució ferma en la via administrativa.

8. En cas de reincidència, la infracció es pot considerar inclosa dins la classe immediatament superior.

**Article 28. Sancions.**

1. Les infraccions establertes en aquesta Llei poden ser sancionades mitjançant, multa, suspensió temporal de l'autorització o revocació de l'autorització.

2. La determinació, l'especificació i la gradació de les sancions establertes en aquesta Llei, es pot concretar per reglament sense alterar la seva naturalesa i límits.

3. Les infraccions lleus són sancionades amb multes de fins a 5.000 euros.

4. Les infraccions greus són sancionades:

- Amb multes de entre 5.001 i 100.000 euros.
- Amb la suspensió temporal de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estació fixa o en estació mòbil durant un termini màxim de de 6 mesos.

5. Les infraccions molt greus són sancionades:

- Amb multes de entre 100.001 i 1.000.000 euros.
- Amb la revocació de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estació fixa o en estació mòbil.

6. Per a determinar la quantia de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies següents:

a. La importància del risc, el dany o el perjudici ocasionat.
b. El grau de participació i de benefici obtingut.
c. La capacitat econòmica del subjecte infractor.
d. La intencionalitat en la comissió de la infracció.
e. La reincidència.

7. En l'aplicació de les sancions, cal assegurar en qualsevol cas que la sanció imposada no resulti més beneficiosa per als infractors que el compliment de les normes infringides.

8. En cas de sancions greus i molt greus d'aquesta Llei, l'òrgan competent pot acordar la publicació de la sanció al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya i/o a la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial, un cop esdevinguda ferma en via administrativa, en previsió de futures conductes infractores.

**Article 29. Multes coercitives.**

Amb independència de les sancions establertes en aquesta llei, els òrgans sancionadors poden imposar multes coercitives, la quantia de les quals no pot superar el 20% de l'import màxim pel tipus d'infracció comesa, en els següents supòsits:

a. Incompliment de termini de resposta a requeriments efectuats per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.
b. Incompliment de termini de presentació de la informació a què estiguin obligats, en els termes que estiguin regulats.
c. Incompliment en el termini de liquidació de les obligacions econòmiques a què estiguin obligats, en els termes que estiguin regulats.

**Article 30. Prescripció de les infraccions i sancions.**

1. El termini de prescripció de les infraccions tipificades per aquesta Llei és d'un any per a les lleus, de tres anys per a les greus i de cinc anys per a les molt greus, a comptar des de la consumació total de les infraccions.

2. El termini de prescripció de les sancions establertes per aquesta Llei és d'un any per a les corresponents a les infraccions lleus, de tres anys per a les corresponents a les infraccions greus i de cinc anys per a les corresponents a les infraccions molt greus.

3. Les infraccions consistents en l'incompliment d'una obligació de caràcter permanent no prescriuen.

**Article 31. Caducitat dels procediments sancionadors.**

Si transcorregut un any des de la incoació de l'expedient sancionador, l'òrgan competent no ha dictat i notificat resolució expressa, s'entén que el procediment ha caducat i que s'han d'arxivar les actuacions, amb el benentès que cal excloure del còmput les paralitzacions no imputables a l'Administració i les suspensions o les ampliacions de terminis que s'acordin de conformitat amb la legislació aplicable, sens perjudici que, en el seu cas, es pugui obrir un nou expedient si no s'ha produït la prescripció.

**Article 32. Afectació de les sancions.**

La recaptació procedent de les sancions i de les multes coercitives imposades pel departament competent en matèria de seguretat industrial, s'afecten a finançar actuacions de millora de la seguretat industrial i generen crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

**Article 33. Suspensió dels procediments.**

En els supòsits en que les infraccions poguessin ésser constitutives d'il·lícit penal, l'Administració ha de passar el tant de culpa a l'òrgan judicial competent o al Ministeri Fiscal i s'ha d'abstenir de seguir el procediment sancionador mentre l'autoritat judicial no dicti sentència ferma o resolució que posi fi al procediment o mentre el Ministeri Fiscal no comuniqui la improcedència d'iniciar o prosseguir les actuacions.

**Disposicions addicionals.**

**Primera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les antigues concessions**

**1. Continuïtat en la prestació del servei d'ITV.**

Les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les antigues concessions, poden continuar exercint la seva activitat. Per poder fer-ho disposen d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei per presentar la sol·licitud de continuïtat a la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, indicant les línies que operen a cada estació, la qual emetrà l'autorització

corresponent. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte

**2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.**

a. Les estacions que continuïn exercint la prestació del servei d'ITV disposen del termini màxim d'un any per adaptar-se als requisits i obligacions establerts en aquesta Llei. Si transcorregut aquest termini no s'ha produït l'adaptació, s'ha de dictar nova resolució deixant sense efecte l'autorització.

b. *Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.*

**Segona. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris.**

**1. Continuïtat en la prestació del servei d'ITV.**

a. Els operadors de les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris i, en conseqüència, dels quals no és possible la transmissió patrimonial, han de pagar a la Generalitat una contraprestació econòmica equivalent al valor de mercat, en els termes i els terminis que estableixin les resolucions administratives corresponents.

b. Les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris, poden continuar exercint la seva activitat, sempre que hagin abonat prèviament la contraprestació esmentada a l'apartat a) d'aquesta Disposició addicional. Per poder fer-ho disposen d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei per presentar la sol·licitud de continuïtat a la persona titular de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial, indicant les línies que operen a cada estació, el qual emetrà l'autorització corresponent. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

**2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.**

a. Les estacions que continuïn exercint la prestació del servei d'ITV disposen del termini màxim d'un any per adaptar-se als requisits i obligacions establerts en aquesta Llei. Si transcorregut aquest termini no s'ha produït l'adaptació, es dictarà nova resolució deixant sense efecte l'autorització.

b. *Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.*

c. *Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició*.

**Tercera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris**

**1. Alienació i autorització de les estacions revertides de les antigues concessions.**

a. Un cop hagi conclòs el procés de reversió indicat a l'apartat 3 de la Disposició Addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, les estacions d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, amb el seu equipament, han de ser objecte d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant els procediments regulats a la normativa de patrimoni.

Les autoritzacions del servei d'inspecció tècnica de vehicles atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei continuaran vigents en les mateixes condicions fins a l'atorgament de noves autoritzacions, d'acord amb la nova normativa i fins que hagin finalitzat els procediments previstos en l'apartat 3 de la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic

b. Els plecs reguladors d'aquests procediments inclouran clàusules en virtut de les quals, els adjudicataris s'obliguen a subrogar-se en les obligacions laborals vigents en el moment de l'adjudicació, amb els efectes previstos a l'article 44 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.

c. En el procediment d'alienació onerosa d'aquestes estacions s'han de respectar els requisits exigibles per a l'autorització d'estacions fixes d'ITV que s'estableixen a l'article 12 d'aquesta Llei.

**2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.**

a. Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.

b. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.

**Quarta. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya.**

**1. Alienació i autorització de les estacions propietat de la Generalitat de Catalunya**

a. Les estacions d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, amb el seu equipament, han de ser objecte d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant els procediments regulats a la normativa de patrimoni.

Les autoritzacions del servei d'inspecció tècnica de vehicles atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei continuaran vigents en les mateixes condicions fins a l'atorgament de noves autoritzacions, d'acord amb la nova normativa i fins que hagin finalitzat els procediments previstos en l'apartat 3 de la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic.

b. Els plecs reguladors d'aquests procediments inclouran clàusules en virtut de les quals, els adjudicataris s'obliguen a subrogar-se en les obligacions laborals vigents en el moment de l'adjudicació, amb els efectes previstos a l'article 44 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.

c. En el procediment d'alienació onerosa d'aquestes estacions s'han de respectar els requisits exigibles per a l'autorització d'estacions fixes d'ITV que s'estableixen a l'article 12 d'aquesta Llei.

**2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.**

a. Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.

b. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició

**Cinquena  Dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris**

Els antics concessionaris que operen les estacions a que fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta d'aquesta Llei, tenen un dret d'adquisició preferent, en relació amb l'alienació onerosa dels béns afectats al servei, de conformitat amb la normativa de patrimoni.

**Disposició transitòria. Obligatorietat de la prestació del servei d'ITV de les estacions que actualment presten el servei.**

1. Les estacions fixes d'ITV a què fa referència les disposicions addicionals primera i segona, han de continuar la prestació del servei d'ITV durant el termini de 2 anys des de l'entrada en vigor de la present Llei

2. Les estacions fixes d'ITV a què fa referència les disposicions addicionals tercera i quarta, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 2 anys després de l'adjudicació dels procediments d'alienació previstos a l'apartat 1 de les esmentades disposicions.

3. Les estacions mòbils provinent de les antigues concessions, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 6 mesos després de l'adjudicació del concurs públic establert a l'article 18.

**Disposició derogatòria**

Resten derogades les disposicions següents:

a. La Llei 12/2008, del 31 de juliol, de seguretat industrial.

b. El Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, del 31 de juliol, de seguretat industrial, aprovat pel Decret 30/2010, de 2 de març.

c. 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 pel període 2010-2014.

d. 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.

e. Altres disposicions que s'oposin al que estableix aquesta Llei o que la contradiguin.

**Disposicions finals.**

**Primera. Modificació del text refós aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny, el qual s'aprova el text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya.**

Es modifiquen els capítols III, V i VIII del títol XIV del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, del 25 de juny, que resten redactats de la manera següent:

"Capítol III. Taxa per a l'autorització o la modificació de l'autorització d'estació fixa d'ITV.

"14.3-1. Fet imposable
"El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització o de modificació de l'autorització administrativa existent, per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes d'ITV. L'autorització o la modificació de l'autorització existent de l'activitat suposa la inscripció d'ofici de l'entitat en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com de les característiques de l'estació autoritzada.

"14.3-2. Subjecte passiu
"Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que sol·licitin l'autorització administrativa, o la modificació de l'autorització existent, per a prestar el servei d'ITV en l'estació fixa sol·licitada.

"14.3.-3. Acreditació

“La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l’expedient de sol·licitud d’autorització administrativa o modificació de l’autorització existent,d’estació fixa d’ITV. S’exigeix l’import de la taxa en el moment que es presenta la sol·licitud.

“14.3.-4. Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per a cadascun dels expedients d’autorització o modificació de l’autorització existent, és de 3.727,70 euros.

“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

“Capítol V. Taxa pel control i la supervisió de la prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles.

“14.5-1. Fet imposable
“El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera el control i la 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.

“14.5-2. Subjecte passiu
“Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que presten el servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes i/o mòbils d’ITV a Catalunya. L'import d'aquesta taxa no es pot repercutir sobre els usuaris finals.

“14.5-3. Acreditació
“La taxa s'acredita per mitjà de l'expedició de les actes i informes de supervisió resultant del control dut a terme per l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial. S'exigeix l'import de la taxa mensualment, en el moment que el subjecte passiu trameti a l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial la relació d’actuacions que donen origen a l’activitat de control i supervisió.

“14.5-4 Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per cadascuna de les actuacions d'inspecció tècnica i tràmits administratius que es sol·licitin serà la suma dels conceptes que intervinguin en cada actuació, d’acord amb les següents tipologies:

“Tràmit de modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle: 4,55 euros per tràmit.
“Tràmit de modificació de targeta ITV per reforma del vehicle: 7,70 euros per tràmit.
“Tràmit d’expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l’estat espanyol: 6,75 euros per tràmit.
“Tràmit d’expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l’estat espanyol: 6,35 euros per tràmit.
“Inspecció tècnica completa del vehicle: 0,95 euros per inspecció.
“Inspecció tècnica parcial del vehicle: 0,85 euros per inspecció.

“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

“Capítol VIII. Taxa per a l’autorització o modificació de l’autorització d’estació mòbil d’ITV.

“14.VIII-1. Fet imposable
“El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d’autorització, o de modificació de l’autorització administrativa existent, per a la de prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils d’ITV. L’autorització, o la modificació de l’autorització existent, de l’activitat suposa la inscripció de l’entitat en el Registre d’agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com les característiques de l’estació autoritzada.

“14.VIII-2. Subjecte passiu
“Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que sol·licitin l’autorització administrativa, o la modificació de l’autorització existent, per a prestar el servei d’ITV en l’estació mòbil.

“14.VIII.-3. Acreditació
“La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l’expedient de sol·licitud d’autorització administrativa, o modificació de l’autorització existent, d’estació mòbil d’ITV. S’exigeix l’import de la taxa en el moment que es presenta la sol·licitud d’autorització.

“14.VIII.-4. Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per a cadascun dels expedients d’autorització o modificació de l’autorització existent, és de 2.320,60 euros:

“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

**Segona Aixecament de la suspensió d’atorgament de noves autoritzacions d’estacions d’ITV.**

A partir de l’entrada en vigor d’aquesta Llei s’aixeca la suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles establerta 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.

**Tercera Òrgans sancionadors de les infraccions tipificades a la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes**

Es modifica l’article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, que resta redactat de la manera següent:

“1. L’exercici de la potestat sancionadora per infraccions tipificades per aquesta Llei corresponen a:

a) La persona titular del servei competent en la matèria per a sancions corresponents a infraccions lleus.

b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.

c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.

2. El Govern pot modificar per Decret els òrgans sancionadors de les infraccions tipificades a la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes"

**Quarta. Modificació dels òrgans competents en matèria d'Inspecció tècnica de vehicles**

1. El Govern pot modificar per Decret els òrgans que tenen atribuïda la potestat sancionadora de les infraccions i sancions tipificades en aquesta llei.

2. S'habilita el conseller competent en matèria de seguretat industrial per modificar mitjançant ordre els òrgans competents per autoritzar, modificar i, revocar les autoritzacions per prestar el servei d'ITV, i per iniciar i instruir els procediments d'inspecció de les estacions d'ITV.

**Cinquena. Desplegament en matèria d'ITV**

1. Es faculta el Govern per dictar les disposicions necessàries per a desplegar i executar aquesta Llei

2. Es faculta el conseller o consellera competent en matèria de seguretat industrial per establir per Ordre el procediment d'autorització, modificació i revocació de les estacions d'ITV, com també el procediment d'inspecció de les estacions d'ITV. .

3. Es faculta el conseller o consellera del departament competent en matèria de patrimoni per a regular i convocar el procediment de concurrència pública i adjudicació per concurs per a l'alienació onerosa dels bens revertits de les antigues concessions d'ITV, així com per exercir, quan correspongui, l'adquisició preferent, prevista a la disposició addicional cinquena.

4. Es faculta el conseller o consellera del departament competent en matèria de seguretat industrial per modificar, per Ordre, els annexos a què fa referència aquesta llei.

**Sisena. Aprovació d'instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial**

S'habilita la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per aprovar les instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial, per mitjà de resolucions que han de ser públiques, i han de ser objecte de consulta prèvia als agents implicats.

**Setena. Aplicació concurrent d'aquesta Llei**

Aquesta Llei és aplicable sens perjudici de les altres normes sectorials que tinguin per objecte la regulació d'activitats, instal·lacions i productes industrials que també siguin objecte d'aquesta llei.

En les contractacions administratives que es facin, caldrà prendre com a referència el conveni col·lectiu sectorial d'aplicació.

**Vuitena: Vehicles de mobilitat personal**

El Govern pot establir, per mitjà d'un decret, la regulació del servei d'ITV dels vehicles de mobilitat personal.

**Novena. Entrada en vigor.**

Aquesta Llei entra en vigor als 20 dies a comptar des de l'endemà del dia de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

**Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes.**

1 Condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.
1.1 Per garantir la universalitat del servei es diferencien 3 de zones:

a) Zona A: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:

- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.

- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.

- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 3 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.

b) Zona B: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:

- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 2 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.

- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.

- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.

- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 4 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.

- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 5 ratis de cobertura del servei més alts.

c) Zona C: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:

- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 4 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.

- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 2 línies, una de les quals ha de ser de tipus universal, i un box independent per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes.

- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.

- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.

- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona C, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 3 ratis de cobertura del servei més alts.

1.2. La Zona A està integrada per les següents comarques: Alt Urgell, Alta Ribagorça, Aran, Berguedà, Cerdanya, Conca de Barberà, Garrigues, Noguera, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Ripollès, Segarra, Solsonès, Terra Alta, Urgell, Montsià, Baix Ebre.

1.3. La Zona B està integrada per les següents comarques: Alt Camp, Alt Empordà, Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Camp, Baix Penedès, Garraf, Garrotxa, Gironès, Moianès, Osona, Pla de l'Estany, Segrià, Selva, Tarragonès, Baix Empordà.

1.4. La Zona C està integrada per les següents comarques: Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental.

1.5. El Rati de cobertura del servei d'ITV en una comarca (RC) es defineix com: Rati de cobertura del servei (RC)= (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies inspecció) El Rati de cobertura s'actualitza:

- Cada cop que es modifiquen el número de línies d'inspecció autoritzades.

- Amb les dades oficials dels vehicles censats a Catalunya per comarques publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

L'actualització del Rati de cobertura es farà pública en el termini màxim de 15 dies des de què esdevé el motiu d'actualització.

1.6. La prestació del servei d'ITV en estacions mòbils en una de les zones de prestació previstes a l'annex 2 equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.

2 Condicions de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.

Les condicions de sostenibilitat mediambiental que s'han de complir a les estacions fixes d'ITV són:

2.1. Instal·lar als espais habilitats a l'efecte a les estacions d'ITV, instal·lacions de producció d'energia solar fotovoltaica dimensionades per a assumir la demanda d'energia elèctrica de la pròpia estació.

En aquells supòsits, degudament justificats, on no sigui possible assumir la demanda d'energia elèctrica amb instal·lacions pròpies de producció d'energia solar fotovoltaica, els titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles, han d'adoptar les mesures adients per tal que l'energia elèctrica que adquireixin sigui d'origen renovable.

2.2. Tenir les estacions d'ITV registrades d'acord amb el Reglament (CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre de 2009, relatiu a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), i pel qual es deroguen el Reglament (CE) núm. 761/2001 i les Decisions 2001/681/CE i 2006/193/CE de la Comissió (conegut també com «EMAS III»).

3 Condició de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils.

Tenir les estacions registrades d'acord amb el Reglament (CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre de 2009, relatiu a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), i pel qual es deroguen el Reglament (CE) núm. 761/2001 i les Decisions 2001/681/CE i 2006/193/CE de la Comissió (conegut també com «EMAS III»).

**Annex 2. Zones de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

Zona Nord: Aquesta zona està integrada per les següents comarques; Vall d'Aran, Alta Ribagorça, Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Alt Urgell, Cerdanya, Noguera, Solsonès, Berguedà, Ripollès, Segarra, Bages, Moianès, Osona, Garrotxa, Alt Empordà, Pla de l'Estany, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Maresme, Selva, Gironès i Baix Empordà.

Zona Sud: Aquesta zona està integrada per les següents comarques; Segrià, Pla d'Urgell, Urgell, Garrigues, Conca de Barberà, Anoia, Alt Camp, Baix Penedès, Alt Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelonès, Terra Alta, Ribera d'Ebre, Priorat, Baix Camp, Tarragonès, Baix Ebre i Montsià.

**Annex 3. Import i actualització de les fiances constituïdes per fer front a possibles responsabilitats derivades de la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV.**

1. Per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de prestació del servei en estació fixa, l'import de la fiança és de 12.000 euros per línia d'inspecció en estació fixa d'ITV.

2. Per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de prestació del servei en estacions mòbils en la zona adjudicada, l'import de la fiança és de 12.000 euros.

3. Els imports de les quanties de les fiances per cada línia d'inspecció en estacions d'ITV fixes o per cada zona de prestació del servei d'ITV amb estacions mòbils, s'actualitzen anualment considerant l'índex de preus al consum estatal de l'any natural anterior, publicat per l'Institut Nacional d'Estadística (INE).

4. L'import de la fiança pot ser modificat per resolució de la Direcció General competent en matèria de seguretat industrial.

5. Els valors resultants d'imports mínims del càlcul anterior s'ha d'arrodonir d'acord amb:

- La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre l'1 i el 5, s'arrodoneix al 5.

- La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre el 6 i el 9, s'arrodoneix al 0 amb l'augment d'una unitat en la xifra de les desenes del cèntim d'euro.

6. La constitució de la fiança per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV s'han de realitzar mitjançant dipòsit bancari davant la Caixa General de Dipòsits de la Generalitat de Catalunya. El model d'aval bancari a utilitzar serà el que determini l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en cada moment.

**Annex 4. Documentació requerida per a la tramitació de sol·licituds d'autoritzacions d'estacions fixes d'ITV.**

La documentació a adjuntar a les sol·licituds d'autorització d'estació fixa d'ITV per a la seva tramitació és:

1. Informe d'acreditació d'ENAC que justifiqui la competència tècnica de l'operador per desenvolupar l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles en l'emplaçament sol·licitat, i declaració responsable de manteniment de l'acreditació d'ENAC mentre es mantingui l'autorització.

2. Declaració responsable del compliment de les condicions de ponderació territorial previstes a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei

3. Declaració responsable de compliment amb el règim d'incompatibilitat previst a l'article 6 d'aqueta Llei i del seu manteniment mentre es mantingui l'autorització.

4. Declaració responsable de compliment amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions fixes que estableix la reglamentació tècnica de caràcter bàsic.

5. Informe justificatiu de compliment amb les condicions mínimes d'accés a l'estació d'ITV d'acord amb el que preveu la resolució prevista a l'article 12.e d'aquesta Llei i del seu manteniment mentre es mantingui l'autorització.

**Annex A.2**

**Informes de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya emesos respecte del text vist en el Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023.**

**Annex A.2**

**A.2.1 Informe de la Direcció General de Tributs i Joc de 3 de gener de 2024.**

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
**Direcció General de Tributs i Joc**

INF CT 10/23

Informe en relació amb l'avantprojecte de llei XX/2023, de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles

L'avantprojecte de llei té per objecte desenvolupar un nou marc normatiu que, de forma íntegra ofereixi 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.

En allò que es refereix a l'àmbit tributari, cal assenyalar que la disposició final primera modifica el text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny.

Concretament, es modifiquen els Capítols III, V i VIII del Títol XIV del text refós que regula les taxes següents:

- Taxa per la sol·licitud d'autorització per a prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles – Cap. III-
- Taxa pel control i la supervisió dels titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles – Cap. V-
- Taxa per la inscripció de les inspeccions inicials, les modificacions i les reformes que es facin als vehicles en el Registre de vehicles - Cap. VIII-

Les citades modificacions es produeixen com a conseqüència de la nova regulació de la prestació del servei de les Inspeccions Tècniques de Vehicles.

A continuació s'analitza la nova configuració de cada taxa:

1- L'actual *taxa per la sol·licitud d'autorització per a prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles* passa a ser la ***taxa per a l'autorització o la modificació de l'autorització d'estació fixa d'ITV*.** Constitueix el fet imposable l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització o de modificació de l'autorització administrativa existent, per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes d'ITV.

Amb la modificació, es grava l'activitat administrativa que genera la tramitació de l'expedient d'autorització per a prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles en el territori de Catalunya i les actuacions necessàries per a assegurar la compatibilitat i la connectivitat dels sistemes d'informació dels dits organismes amb l'Agència Catalana de Seguretat Industrial.

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

A més, l'autorització o la modificació de l'autorització existent de l'activitat comporta la inscripció d'ofici de l'entitat en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com de les característiques de l'estació autoritzada.

La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l'expedient de sol·licitud d'autorització administrativa o modificació de l'autorització existent, d'estació fixa d'ITV. S'exigeix l'import de la taxa, a la bestreta en el moment que es presenta la sol·licitud. La quota d'aquesta taxa, per a cadascun dels expedients d'autorització o modificació de l'autorització existent, és de 3.727,70 euros.

2. - La *taxa pel control i la supervisió dels titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles - Cap.* V-, passa a anomenar-se ***taxa pel control i la supervisió de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles***, no s'aprecien canvis rellevants quant al fet imposable i subjecte passiu.

Com a novetat, s'estableix que la taxa s'exigeix mensualment en el moment que el subjecte passiu trameti a l'òrgan de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial la relació d'actuacions que donen origen a l'activitat de control i supervisió.

3- Per últim, en el capítol VIII vigent que regula la *taxa per la inscripció de les inspeccions inicials, les modificacions i les reformes que es facin als vehicles en el Registre de vehicles* passa a regular la ***taxa per a l'autorització o modificació de l'autorització d'estació mòbil d'ITV***.

Per tant, aquest centre directiu entén que se suprimeix la taxa existent i se'n crea una de nova.

El fet imposable de la nova taxa el constitueix la prestació de l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització, o de modificació de l'autorització administrativa existent, per a la de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils d'ITV. L'autorització, o la modificació de l'autorització existent, de l'activitat suposa la inscripció de l'entitat en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com les característiques de l'estació autoritzada.

Són subjectes passius les entitats o persones físiques que sol·licitin l'autorització administrativa o la modificació de l'autorització ja existent, per a prestar el servei d'ITV en l'estació mòbil.

La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l'expedient de sol·licitud d'autorització administrativa, o modificació de l'autorització existent, d'estació mòbil.

La quota, que s'ha de liquidar per a cadascun dels expedients d'autorització o modificació de l'autorització existent, és de 2.320,60 euros.

De l'anàlisi de la memòria d'avaluació d'impacte que acompanya l'avantprojecte, es fa avinent que manca l'estudi de costos a partir del qual s'han fixat les quotes i que ha de permetre verificar el compliment del principi d'equivalència previst a l'article 1.2-8 del text refós:

*" 1. La quantificació de les quotes de les taxes s'ha de fer de manera que el rendiment d'aquestes no excedeixi, en el seu conjunt, el seu cost total.*
*2. La determinació del rendiment de cada taxa ha de tenir en compte les despeses directes o indirectes que contribueixen a la formació del cost total del servei o l'activitat, fins i tot les de caràcter financer, l'amortització de l'immobilitzat i les generals que hi siguin aplicables.*
*4. Sempre que la taxa ho permeti, les quotes s'han de fixar atenent la capacitat econòmica dels obligats al pagament."*

Conclusions:

Aquesta Direcció General no posa objeccions a la modificació de les taxes esmentades però cal completar l'expedient amb l'estudi dels costos a partir dels quals es fixen les quotes de les taxes analitzades.

**Annex A.2**

**A.2.2 Informe de la Direcció General de Patrimoni de 29 de gener de 2024.**

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
**Direcció General del Patrimoni**
**de la Generalitat de Catalunya**

**Informe de la Direcció General de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya complementari a l'informe preliminar emès en relació a l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

Atès que, en data 15 de novembre de 2023, la Direcció General del Patrimoni de la Generalitat de Catalunya va emetre informe en relació l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), en el qual, en síntesi, es dictaminava que:

*"(···) En relació als drets d'adquisició preferent sobre els immobles propietat dels antics concessionaris i sobre els immobles propietat de la Generalitat de Catalunya que estan sent utilitzats pels antics concessionaris, s'ha de considerar el següent:*

*La Direcció General del Patrimoni considera que una vegada hagi finalitzat el procés de reversió i que els béns passin a ser propietat de la Generalitat de Catalunya, aquests béns seran objecte d'alienació onerosa, u altre negoci jurídic que es consideri oportú, d'acord amb la legislació patrimonial. La pregunta que hem de fer es si les empreses que estiguin operant en aquests centres tenen un dret d'adquisició preferent, o no.*

*Analitzarem els articles de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques, que d'acord amb les sentències del Tribunal Suprem no han estat observats, en relació a l'adjudicació dels béns declarant la nul·litat de la disposició addicional 2a del Decret 30/2010.*

*L'article 93.1 de la Llei 33/2003, que té caràcter bàsic, diu: "L'atorgament de concessions sobre béns de domini públic s'efectuarà en règim de concurrència. No obstant, es podrà acordar l'atorgament directe en els supòsits previstos en l'article 137.4 d'aquesta llei, quan es donin circumstàncies excepcionals, degudament justificades, o en altres supòsits establerts en les lleis."*

*Les circumstàncies excepcionals, tal i com manifestem en les conclusions posteriors, es justifiquen en la excepcionalitat durant el període de temps necessari per a l'atorgament d'un nou títol jurídic.*

*L'article 107.1 de la Llei 33/2003, que té caràcter bàsic, estableix el procediment d'adjudicació per concurs públic dels contractes per a l'explotació de béns i drets patrimonials, i únicament procedeix l'adjudicació directa en aquests supòsits, que procedim a analitzar:*

*- Peculiaritats del bé. Una estació d'ITV es pot ubicar en qualsevol lloc i no té unes característiques especials.*

*- Limitació de la demanda. Existeix una gran oferta d'aquest tipus de locals.*

*- La urgència resultant d'esdeveniments imprevisibles. No existeix urgència des del 2006 aquest béns haurien d'haver revertit a la Generalitat de Catalunya.*

*- La singularitat de l'operació. El servei públic d'inspecció tècnica de vehicles és d'interès general, però es pot ubicar en qualsevol immobles que compleixi unes característiques mínimes.*

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

*Per tant, no es donen els supòsits per poder adjudicar directament els béns a favor dels antics concessionaris d'ITV.*

*Posteriorment analitzarem en quins supòsits es dóna un dret d'adquisició preferent a favor de les empreses que estiguin operant en els centres d'inspecció tècnica de vehicles, d'aquells béns que passen a ser propietat de la Generalitat de Catalunya un cop finalitzat el procés de reversió.*

*L'article 103.1 de la Llei 33/2003, que té caràcter bàsic, estableix que: "Quan s'acordi l'alienació onerosa de béns patrimonials, els titulars de drets vigents sobre aquests, que resultin de concessions atorgades quan els béns tenien la condició de demanials, tenen dret preferent a la seva adquisició. L'adquisició es concretarà en el bé o el dret, o la part del mateix, objecte de la concessió, sempre que sigui susceptible d'alienació."*

*Aquest article, es refereix als titulars de drets vigents sobre aquests que resultin de concessions atorgades, quan els béns tenien la condició de béns demanials, i tenen un dret preferent a la seva adquisició, però en aquests supòsits els drets que tenen les empreses sobre les béns i actius afectats al servei, són els que provenen de les autoritzacions atorgades l'any 2010, no de les concessions extingides a l'any 2006 i que aquestes autoritzacions estan condicionades a la reversió dels immobles i actius per tant, en cap cas serà d'aplicació l'esmentat article, per tant, no tenen dret preferent per a la seva adquisició, atès que aquests béns en cap cas han estat béns demanials i no existeix cap dret vigent de concessió sobre els mateixos.*

*A més l'article 103.3 de l'esmentada Llei 33/2003 estableix que: "El dret d'adquisició preferent no sorgirà en cas de cessió gratuïta del bé o de transferència de titularitat, per qualsevol negoci jurídic, a favor d'administracions públiques, organismes que en depenen, fundacions o institucions públiques o organismes internacionals. En aquest supòsit, els qui hagin rebut els béns sobre els quals recaiguin els drets establerts en favor de beneficiaris de concessions o autoritzacions els podran alliberar, a costa seva, en els mateixos termes que l'Administració General de l'Estat. Si es produís la reversió dels béns o drets cedits, els cessionaris no tindran cap dret per raó de les indemnitzacions satisfetes amb motiu d'aquell alliberament."*

*S'ha de recordar que aquests béns han de revertir a la Generalitat de Catalunya en virtut de la concessió de servei públic que es va atorgar i que finalitzava l'any 2006, segons el que disposa la clàusula 13a del Plec de condicions jurídiques, econòmiques i administratives que regeixen l'explotació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, on s'establia que finalitzat el termini assenyalat de duració de les concessions revertirà a la Generalitat de Catalunya la concessió de tots els terrenys, obres, instal·lacions i equips en perfecte estat de funcionament i sense dret pel concessionari a rebre cap indemnització, aquesta reversió també es contempla en l'autorització que es va atorgar en l'any 2010 als titulars del servei de les ITV esmentats.*

Per tant, no procedeix el dret d'adquisició preferent sobre aquests béns que han de revertir a la Generalitat de Catalunya, i s'informa desfavorablement la disposició addicional cinquena de l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)".

Atès que, amb posterioritat a l'informe emès per part d'aquest centre directiu en relació a la iniciativa legislativa proposada, en data 25 de gener de 2024, per part des serveis jurídics del Departament d'Economia i Hisenda, s'ha fet arribar a aquest centre directiu informe de l'Assessoria Jurídica del Departament d'Empresa i Treball, de data 23 de gener de 2024, complementari a un informe previ del mateix departament sobre el mateix assumpte, de data

6 de novembre de 2023, segons el qual s'assenyala, en relació al contingut del present document, el següent:

*"(···) S'ha rebut informe de la Direcció General de Patrimoni, de data 15 de novembre de 2023, emès en virtut de l'article 33 del Decret 58/2022, de 29 de març, de reestructuració del Departament d'Economia i Hisenda, informe de caràcter no vinculant, en el qual es conclou que no procedeix el dret d'adquisició preferent sobre els béns que han de revertir a la Generalitat i s'informa desfavorablement la disposició addicional cinquena de l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.*

*En relació amb aquesta qüestió, Aquesta Assessoria Jurídica es remet a l'informe jurídic preliminar, (Ref. AJD231788), de data 6 de novembre de 2023. En el punt 4.6 de l'esmentat informe (pàg. 21) i en la pàg. 32 del mateix, s'analitzava la qüestió, i es va concloure que es complia amb l'exigència de norma amb rang de llei, es tractaria d'una adquisició preferent que no ha d'impedir l'aprofitament econòmic màxim per part de la Generalitat, en el moment d'atribuir el dret d'adquisició preferent, i implica que abans que es materialitzés, s'ha hagut de culminar el procés de reversió, i s'ha hagut de donar solució (reversió dinerària) als supòsits en els quals els operadors no gaudeixen de la plena propietat dels béns.*

*CONCLUSIÓ:*

*Aquesta Assessoria Jurídica, d'acord amb el que preveuen l'article 4 de la Llei 7/1996, de 5 de juliol, d'organització dels serveis jurídics de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i els articles 15.2 i 19 del Decret 57/2002, de 19 de febrer, de modificació del Decret 57/1997, de 30 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament dels serveis jurídics de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, emet informe favorable a la proposta de l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles ITV, amb les modificacions introduïdes".*

Atès que, alhora, en relació al dictamen jurídic del Departament d'Empresa i Treball esmentat al paràgraf anterior, s'ha traslladat a aquest centre directiu, per part dels serveis jurídics d'aquest departament, que el Departament d'Empresa i Treball, proposa una nova redacció de la Disposició Addicional Cinquena de l'Avantprojecte legal objecte d'aquest informe, de tal manera que es modifica el seu redactat inicial i s'afegeix un segon paràgraf a la mateixa, tot resultant la proposta de redacció de dita disposició la següent:

*"Cinquena  Dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris*

*Els antics concessionaris que operen les estacions a que fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta d'aquesta Llei, tenen un dret d'adquisició preferent, en relació amb l'alienació onerosa dels béns afectats al servei, de conformitat amb la normativa de patrimoni.*

*Un cop publicat els corresponents plecs i en el termini de 30 dies des de la publicació en la que ha de figurar el preu de sortida i les altres condicions essencials de la transmissió, els titulars de les concessions afectades podran comunicar la seva decisió d'exercir el dret d'adquisició preferent i el seu compromís de continuar prestant el servei d'acord amb el que estableix aquesta llei i el que estableixin els corresponents Plecs. La instrucció dels procediments se subjectarà als principis de publicitat, transparència, concurrència i objectivitat, i els titulars de les concessions afectades gaudiran de prioritat respecte de les ofertes dels altres licitadors, sempre que igualin el preu  i condicions de la millor oferta econòmica presentada".*

Atès que, segons la nova redacció de la dita Disposició Addicional Cinquena, l'exercici del dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris d'ITV que operen les estacions de servei a què fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta de l'avantprojecte de Llei objecte d'aquest informe (*"Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris"* -DA3a- i *"Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya"* -DA4a-), en cas que, eventualment, s'acordi per par de l'òrgan competent de l'Administració de la Generalitat de Catalunya l'alienació onerosa dels béns immobles a què fa referència l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), se sotmet als principis de publicitat, transparència, concurrència i objectivitat establerts per la normativa legal d'aplicació, de tal manera que els titulars de les concessions afectades gaudiran de prioritat respecte de les ofertes dels altres licitadors, solament i sempre que igualin el preu i condicions de la millor oferta econòmica presentada.

Vist l'article 18 del Text refós de la Llei de patrimoni de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 1/2002, de 24 de desembre.

Vistos els articles 102 i 103 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques.

D'acord amb les competències que m'atribueixen l'article 25 i següents del Decret 58/2022, de 29 de març, de reestructuració del Departament d'Economia i Hisenda,

**INFORMO:**

Que l'eventual exercici d'un dret d'adquisició preferent per part dels antics concessionaris d'ITV que operen les estacions de servei a què fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), en cas d'alienació de les mateixes, no impedeix l'aprofitament econòmic màxim per part de la Generalitat de Catalunya, vist que el mateix se supedita a un procediment de concurrència previ, sotmès als principis d'objectivitat, igualtat i publicitat.

Vist-i-plau

Lucas Castaño Sánchez
Subdirector general del Patrimoni
Mobiliari Immobiliari

Jonatan Ferreras Román
Director general del Patrimoni
de la Generalitat de Catalunya

**Annex A.2**

**A.2.3 Informe de la Secretaria General de Política Lingüística de 29 de gener de 2024.**

**Observacions a l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

## Fets

El 17 de gener de 2023, el Departament d'Empresa i Treball ha incorporat al Fòrum del SIGOV l'expedient SIG23EMT1481 - Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

## 1. Justificació de les observacions que es formulen

La Secretaria de Política Lingüística considera necessari establir mesures per garantir el respecte dels drets lingüístics de les persones usuàries en les seves relacions de consum amb els operadors de la ITV, pels motius que s'exposen a continuació.

De conformitat amb l'article 6 de l'Estatut d'autonomia, el català és la llengua pròpia de Catalunya, i n'és llengua oficial. Totes les persones tenen el dret d'utilitzar-lo i els ciutadans i les ciutadanes de Catalunya tenen el dret i el deure de conèixer-lo, sense que hi pugui haver discriminació pel seu ús. Els poders públics de Catalunya han d'establir les mesures necessàries per facilitar l'exercici d'aquests drets i el compliment d'aquest deure.

L'article 32 estableix que totes les persones tenen dret a no ésser discriminades per raons lingüístiques. En concret, l'article 34 de l'Estatut, relatiu als drets lingüístics dels consumidors i usuaris, estableix que totes les persones tenen dret a ésser ateses oralment i per escrit en la llengua oficial que elegeixin en llur condició d'usuàries o consumidores de béns, productes i serveis. Les entitats, les empreses i els establiments oberts al públic a Catalunya estan subjectes al deure de disponibilitat lingüística en els termes que estableixen les lleis.

D'altra banda, l'article 50 disposa que els poders públics han de protegir el català en tots els àmbits i sectors i n'han de fomentar l'ús, la difusió i el coneixement.

D'acord amb el que disposa l'article 1.2 de la Llei 1/1998, de 7 de gener, de política lingüística, aquesta norma té per objecte, entre d'altres, emparar i fomentar l'ús del català per tots els ciutadans i ciutadanes; donar efectivitat a l'ús oficial del català i del castellà, sense cap discriminació per als ciutadans i ciutadanes; i normalitzar i fomentar l'ús del català en el món socioeconòmic, entre d'altres àmbits. Així mateix, es pot citar l'article 4.1, que afirma els drets de tothom a conèixer les dues llengües oficials, a expressar-se en qualsevol de les dues llengües, a ser atès en qualsevol d'aquestes, a emprar-les lliurement i a no ésser discriminat per raó de la llengua oficial que empra.

Tal com s'explica en l'exposició de motius de la Llei 22/2010, del 20 de juliol, del Codi de consum de Catalunya, "[l]a idea de consum es relaciona amb l'activitat de comprar, però el consum és molt més que una simple concreció en el context de la cadena de l'activitat econòmica "producció, distribució, consum". El consum és una manera de relacionar-se entre les persones, és un mitjà de desenvolupament a les societats avançades que s'ha convertit en un aspecte clau de l'economia i, en

conseqüència, sempre serà considerat com una clara manifestació de l'autonomia de la voluntat. Per això, en aquesta societat cada vegada més globalitzada, cal adonar-se que el consum respon a creences socials, a motivacions profundes i a l'exterioització de determinats estils de vida que marquen i afecten els sentiments i l'autoestima de les persones, una certa idea d'autorealització i, en el fons, una determinada forma de vida."

La mateixa exposició de motius indica que la norma esmentada vol superar "la situació de desequilibri en què es troben les persones consumidores i usuàries" en les relacions de consum. En aquest sentit, l'article 121-2 de la Llei 22/2010, del 20 de juliol, del Codi de consum de Catalunya estableix, com a drets de les persones consumidores protegits per aquesta llei, els drets lingüístics.

Cal garantir el respecte a l'opció lingüística exercida pel ciutadà i la defensa dels consumidors i usuaris i assegurar un tracte respectuós i no discriminatori del client que usa lliurement qualsevol de les llengües oficial.

Es proposa incloure en l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) diverses mesures adreçades a garantir el respecte dels drets lingüístics de les persones consumidores en les seves relacions de consum amb els operadors de la ITV. L'establiment de les mesures esmentades es fonamenta en la ponderació de les circumstàncies concretes de les parts implicades en la relació de consum, i dels drets, interessos, valors i béns jurídics afectats, tenint en comptes la finalitat principal de la normativa en matèria de consum i de la normativa sectorial específica aplicable. L'establiment de les mesures es basa en l'interès més digne de protecció, és a dir, l'interès que ha de prevaldre en el supòsit concret analitzat. A l'hora d'efectuar la ponderació d'interessos, hi juga un paper important la capacitat econòmica de les persones sobre les quals recauen les mesures proposades, les quals gaudeixen d'una posició econòmica i organitzativa que els permet atendre-les sense dificultats.

En el cas dels operadors de la ITV, la capacitat econòmica del subjecte, atenent els volums previsibles de negoci, permet a les empreses complir els requeriments lingüístics proposats, atès que són empreses amb capacitat de formar eficaçment el personal (en cas que no ho estigui prèviament) i posar a la seva disposició recursos que facilitin el coneixement i l'ús del català i el sensibilitzin sobre la normativa vigent en la matèria.

Per tal de dur a terme la ponderació, s'han tingut en compte tres aspectes: la idoneïtat, la necessitat i la proporcionalitat de les mesures proposades.

Pel que fa a la idoneïtat, s'ha tingut en compte que les mesures adoptades siguin susceptibles d'assolir el fi que es persegueix, que en el cas estudiat és el respecte dels drets lingüístics de les persones consumidores del servei de la ITV.

Pel que fa a la necessitat, s'ha tingut en compte que no existeixin altres mitjans menys gravosos per assolir la finalitat perseguida.

Finalment, en relació amb la proporcionalitat, s'ha valorat que les mesures siguin ponderades i equilibrades, per derivar-se'n més beneficis per a l'interès general que perjudicis a altres valors o béns en conflicte.

Alhora, s'ha tingut en compte que l'opció regulatòria proposada permeti la màxima realització de tots el interessos en conflicte, és a dir, trobar l'opció òptima segons un criteri de Pareto, de manera que el valor que hagi de cedir ho faci de la manera menys costosa per a aquest, evitant sacrificis innecessaris.

Per tot l'exposat, es proposa establir per als operadors d'ITV una obligació de resultat, de manera mediata i indirecta, deixant-los la possibilitat d'escollir la manera d'assolir-lo.

**2. Observacions que es formulen**

**1.** A l'article 8.2, proposem la redacció següent per al sisè apartat: "- Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV**, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries**".

**2.** A l'article 8.2, proposem la redacció següent per a l'onzè apartat: "- Les condicions del sistema d'informació als usuaris dels serveis prestats pels operadors de les estacions d'ITV**, amb referència als usos lingüístics i el respecte als drets lingüístics**".

**3.** A l'article 9.1, proposem la redacció següent per a la lletra d: "d. L'incompliment de les obligacions del servei**, incloses les obligacions lingüístiques**."

**4.** A l'annex 4 es fa referència a "4. Declaració responsable de compliment amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions fixes que estableix la reglamentació tècnica de caràcter bàsic." La referència a la "reglamentació tècnica de caràcter bàsic" apareix també a l'article 19. No queda clar, però, a què fa referència aquest concepte i quins requisits hi queden inclosos (per exemple, els aspectes a què fa referència l'article 8.2). Proposem aclarir el significat d'aquesta expressió.

F. Xavier Vila i Moreno
Secretari de Política Lingüística

Carrer del Portal de Santa Madrona, 6-8
08001 Barcelona
Telèfon 935 671 000
http://gencat.cat/llengua/bustia

**Annex A.2**

**A.2.4 Nota de resposta a l'informe de la SGPL, signada pel subdirector General de Seguretat Industrial el mateix 29 de gener de 2024.**

**NOTA A LES OBSERVACIONS DE LA SECRETARIA DE POLÍTICA LINGÜÍSTICA A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES (ITV).**

En data 29.01.2024 la Secretaria de Política Lingüística va aportar al SIGOV un document d'observacions respecte a l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), que havia estat publicat a Fòrum des del 17.01.2024.

Seguidament és fa l'anàlisi de les 4 observacions:

**Observació 1**

*A l'article 8.2, proposem la redacció següent per al sisè apartat: "- Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV**, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries**"*

Serveix per facilitar l'exercici d'aquests drets i el compliment d'aquest deure per part dels operadors de la inspecció. **S'accepta**.

**Observació 2**

*A l'article 8.2, proposem la redacció següent per a l'onzè apartat: "- Les condicions del sistema d'informació als usuaris dels serveis prestats pels operadors de les estacions d'ITV**, amb referència als usos lingüístics i el respecte als drets lingüístics**"*

Serveix per facilitar l'exercici d'aquests drets i el compliment d'aquest deure per part dels operadors de la inspecció. **S'accepta**.

**Observació 3**

*A l'article 9.1, proposem la redacció següent per a la lletra d: "d. L'incompliment de les obligacions del servei, **incloses les obligacions lingüístiques**."*

L'article 9 fa referència als motius de suspensió temporal de les autoritzacions.

Les obligacions lingüístiques ja han quedat clarament especificades amb les acceptacions de les dues primeres observacions a l'article 8. L'article 27.5.a), tipifica com a infracció greu "*Incomplir les obligacions previstes en aquesta llei per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles*", que inclou les obligacions de l'article 8.

L'article 28.4 especifica que les infraccions greus són sancionades amb *"...la suspensió temporal de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estació fixa o en estació mòbil durant un termini màxim de de 6 mesos...."*. Per tant **no s'inclou aquesta proposta ja que és redundant**.

Passeig de Gràcia, 129
08008 Barcelona
Tel. 93 793 22 66

**Observació 4**

*A l'annex 4 es fa referència a "4. Declaració responsable de compliment amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions fixes que estableix la reglamentació tècnica de caràcter bàsic." La referència a la "reglamentació tècnica de caràcter bàsic" apareix també a l'article 19. No queda clar, però, a què fa referència aquest concepte i quins requisits hi queden inclosos (per exemple, els aspectes a què fa referència l'article 8.2). Proposem aclarir el significat d'aquesta expressió.*

La referència a la "reglamentació tècnica de caràcter bàsic" no aplica en aquesta declaració responsable a l'article 19, ja que l'article 19 es refereix les estacions mòbils, i aquesta declaració responsable afecta exclusivament a les estacions fixes.

S'aclareix millor la interpretació d'aquest punt 4 fent una modificació al mateix. Queda redactat de la següent manera:

> "4. Declaració responsable de compliment amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions fixes que estableix **aquesta Llei i** la reglamentació tècnica de caràcter bàsic".

El Subdirector general de Seguretat Industrial

**Annex A.3**

**Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.**

**Llei XX/2024, de XX de XXX, de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

Preàmbul

I

La inspecció tècnica de vehicles (ITV) forma part d'un sistema que vetlla per garantir que els vehicles que circulen per les vies públiques estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el temps en què aquests estiguin en ús. Amb aquest objectiu, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea van aprovar l'any 2014 la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

D'altra banda, a nivell estatal, la ITV està regulada pel Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles, que estableix els requisits mínims del règim d'inspeccions tècniques dels vehicles necessaris per circular per la via pública, i determina els requisits i obligacions mínimes que han de complir les estacions d'ITV.

Per tant, la finalitat de la inspecció tècnica de vehicles és detectar les deficiències mecàniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària i afectar al medi ambient, i comprovar que es mantenen les condicions exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o adaptació. Aquesta activitat es realitza a les estacions d'ITV mitjançant dues tipologies d'actuacions: les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles i la gestió de diferents tipus de tràmits administratius, com és el cas dels canvis de servei i/o utilització dels vehicles, com a conseqüència de la reforma del vehicles, o bé com a requisit previ per a la matriculació en determinades circumstàncies.

En general, les inspeccions tècniques periòdiques, així com les tramitacions administratives que es fan a les estacions d'ITV tenen caràcter obligatori pels titulars dels vehicles. Aquest caràcter obligatori trasllada a les administracions públiques competents la responsabilitat de vetllar per què el servei es presti adequadament i assegurar la qualitat dels serveis que s'ofereixen en aquests establiments.

El règim de prestació 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 de Catalunya va optar en els seus inicis, l'any 1982, per l'externalització del

servei d'inspecció en operadors privats, escollint, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

Amb la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, es va substituir la figura de la concessió per l'autorització administrativa dels operadors externs. Aquest règim d'autorització, que es va desenvolupar en 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, es va definir en el marc d'una planificació territorial i d'una sèrie de restriccions i limitacions, amb l'objectiu d'assegurar una cobertura suficient a tot el territori de la xarxa d'inspecció i per promoure la competència. El Decret 45/2010, de 30 de març, va aprovar el Pla territorial de noves estacions d'ITV de Catalunya per al període 2010-2014, i mitjançant l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, es va obrir la convocatòria i es van aprovar les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV, previstes en el Pla territorial pel Decret 45/2010.

L'any 2016, el Tribunal Suprem va anul·lar dos requisits previstos en el Decret 30/2010 per tal de rebre la corresponent autorització. En concret, l'article 74 que establia un límit màxim de quota de mercat del 50%, i l'article 75 que establia l'existència d'una distància mínima entre les estacions d'un mateix operador econòmic. Aquests dos preceptes van ser declarats nuls pel Tribunal Suprem per ser contraris a la llibertat d'establiment recollit a l'article 49 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE), donat que no va quedar demostrada ni la necessitat ni la proporcionalitat d'aquestes dues mesures.

Aquesta nul·litat va comportar que també el Tribunal Suprem decretés la nul·litat de l'Ordre IUE/279/2010 en la mesura que aquesta aplicava els requisits previstos al Decret 30/2010 que havien quedat anul·lats.

En conseqüència, el marc normatiu derivat de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, no es va acabar implementant a Catalunya.

A més, la sentència STS 870/2016, de 29 de març de 2016, també va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010, que efectuava una adjudicació de patrimoni públic als antics concessionaris en la mesura que se'ls mantenia el gaudiment dels béns i drets derivats de les concessions anteriors. Atès que els operadors provinents de les antigues concessions estaven obligats a pagar a la Generalitat de Catalunya una contraprestació econòmica per l'ús dels béns i drets de les antigues concessions, el Tribunal Suprem també ha anul·lat, mitjançant la sentència STS 983/2016, de 4 de maig de 2016, 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.

Finalment, el Pla territorial de noves estacions, en base al qual es convoquen els concursos de noves estacions d'ITV ha perdut la seva vigència, ja què el Decret 45/2010, de 30 de març, que el va aprovar, definia la seva temporalitat per al període 2010-2014.

Per tant, la situació en la que es troba el model definit per la Llei 12/2008 és d'estancament, atès que ha quedat qüestionada la continuïtat de la prestació del servei d'ITV a Catalunya ja que, d'una banda, els operadors autoritzats d'acord amb el concurs convocat per l'Ordre IUE/279/2010 tenen anul·lada l'autorització, i d'altra banda, els antics operadors autoritzats en el nou règim, tenen anul·lat el gaudiment de l'ús dels béns i drets de les concessions anteriors per la realització de les tasques d'inspecció.

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, estableix que la inspecció tècnica de vehicles és una activitat sobirana que necessàriament han de realitzar els estats o els organismes públics o privats sota la seva supervisió. En conseqüència, la inspecció tècnica de vehicles es defineix com un servei d'interès general relacionat amb el transport, que té com a objectius, assegurar que els vehicles estiguin en bones condicions, des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant tota la seva vida útil, i, a la vegada, la prevenció dels riscos associats a les deficiències de seguretat dels vehicles que incideixen negativament en la seguretat viària i poden contribuir a accidents de trànsit amb ferits i víctimes mortals.

L'envelliment del parc de vehicles fa que el número de vehicles que ha de passar la inspecció tècnica de vehicles vagi en augment. En aquesta situació, la prestació del servei d'ITV és encara més important ja que quan els vehicles són més vells, impacten més sobre la seguretat viària i medi ambiental. Atès que l'apertura d'estacions d'ITV està congelada des de fa més de 10 anys, cal un canvi normatiu en el sentit de permetre incrementar l'oferta del servei.

La situació d'emergència climàtica obliga a potenciar l'autoconsum energètic, cosa que no es pot fer a les estacions ITV sense la publicació d'una norma que reguli el règim jurídic de la prestació del servei d'ITV a Catalunya i que ho contempli com a requisit.

L'objectiu de la llei és abordar una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'ITV a Catalunya que doni seguretat jurídica als operadors que actuen o volen actuar en aquest sector i que estableixi un model coherent i sense fissures i que s'adeqüi al marc normatiu europeu. Es tracta d'establir un model que atorgui llibertat d'elecció als usuaris, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que apliqui mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que redueixi les càrregues administratives injustificades

II
Aquesta Llei s'estructura en quatre títols, sis disposicions addicionals, una disposició transitòria, una disposició derogatòria, nou disposicions finals i quatre annexos.

El títol primer determina disposicions generals sobre el servei d'inspecció tècnica de vehicles, de forma que regulen l'objecte, l'àmbit d'aplicació, definicions de terminologia específica en el context del text, el règim de prestació del servei d'ITV, les funcions dels operadors de la ITV, el règim d'incompatibilitats del servei d'ITV, les condicions i característiques de les tarifes aplicables a les actuacions relacionades amb la prestació del servei d'ITV, les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV, així com les condicions en que es produeix la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV.

El títol segon estableix el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes, concretant les condicions d'universalitat del servei, els requisits i obligacions dels operadors del servei d'ITV, el procediment d'autorització de les estacions d'ITV i les seves modificacions, així com les condicions de l'inici de l'activitat de les estacions.

El títol tercer estableix el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils, concretant les condicions de la seva activitat, els requisits i obligacions dels operadors del servei d'ITV, el procediment d'adjudicació del servei, les seves modificacions així com les condicions per a la transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions.

El títol quart regula el control i la supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV, establint els detalls de la competència inspectora i sancionadora de l'Administració.

Les disposicions addicionals concreten les condicions de continuïtat de la prestació del servei d'ITV per part dels operadors que l'estan prestant en el moment d'aprovació

d'aquesta norma, les condicions per a l'adaptació als nous requisits i obligacions per a la prestació del servei que s'afegeixen, i el dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris sobre les estacions que operen.

La disposició transitòria estableix l'obligatorietat de continuïtat de la prestació del servei dels operadors autoritzats en el moment d'aprovació d'aquest text en les estacions autoritzades durant un temps determinat.

Per la disposició derogatòria es relacionen els textos legislatius i normatius que deixen de tenir vigència com a conseqüència de l'aprovació d'aquest text.

Mitjançant les nou disposicions finals, s'adequa l'estructura de taxes aplicables al servei d'ITV en base el nou règim de prestació, i en conseqüència es modifica el text legislatiu que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya; s'aixeca la suspensió d'atorgament de noves autoritzacions d'estacions d'ITV; es modifica l'article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, relativa a l'exercici de la potestat sancionadora per infraccions tipificades en aquesta Llei; s'estableix com modificar els òrgans competents en matèria d'ITV; s'estableixen les condicions per al desplegament d'aquesta Llei; s'habilita per a l'aprovació d'instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial; es regula l'aplicació concurrent d'aquesta Llei; una altra disposició final preveu una futura regulació per Decret del servei d'ITV pels vehicles de mobilitat personal, i la darrera concreta l'entrada en vigor d'aquest text legislatiu.

Amb els diferents annexos al text articulat, es concreten les condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes, les zones de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils, els imports i condicions d'actualització de les fiances vinculades a les responsabilitats derivades de la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV, així com la relació de documentació necessària per a la tramitació de les sol·licituds d'autoritzacions d'estacions fixes.

Aquesta Llei desplega l'article 139 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que reconeix la competència exclusiva de la Generalitat en matèria d'indústria, i que inclou la seguretat dels vehicles, com a producte industrial, que poden produir impacte en la seguretat o la salut de les persones, i que pretén garantir la inspecció tècnica de vehicles. També s'empara en l'article 144 de l'Estatut, relatiu al medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció.

Aquesta disposició ha estat sotmesa al procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de reglaments relatius als serveis de la societat de la

informació que estableix la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 de setembre, així com el Reial decret 1337/1999, de 31 de juliol, que incorpora aquesta Directiva a l'ordenament jurídic intern.

## Títol 1. Disposicions generals

### Article 1. Objecte

L'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles.

### Article 2. Àmbit d'aplicació

Aquesta Llei és aplicable a:

- Els operadors que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles que estiguin autoritzats a exercir l'activitat a Catalunya.
- Les persones físiques i jurídiques que tramiten procediments administratius a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles.
- Als usuaris del servei d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya.

### Article 3. Definicions

Als efectes del que disposa aquesta Llei, i la normativa que la desplega, s'entén per:

a. ITV: Inspecció tècnica de vehicles.

b. Servei d'ITV: És el servei d'interès general que té per objecte la realització de les inspeccions de seguretat i tràmits administratius dels vehicles, per tal de garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, d'acord amb el que preveu la normativa i la reglamentació tècnica específica.

c. Operador de la ITV: És la persona física o jurídica autoritzada per a la prestació del servei d'ITV. Els operadors autoritzats s'inscriuen d'ofici al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya (RASIC).

d. Personal tècnic d'inspecció dels operadors de la ITV: Són les persones físiques vinculades a un operador de la ITV que tenen la condició de personal de direcció tècnica de l'estació, cap d'equip o personal inspector.

e. Estació fixa d'ITV: És l'establiment fixe autoritzat per exercir el servei d'ITV.

f. Estació mòbil d'ITV: És l'equipament autoritzat per exercir el servei d'ITV de forma itinerant i vinculat a una estació fixa d'ITV.

g. Línia d'inspecció: Conjunt d'instal·lacions i equips mínims definits a la normativa tècnica vigent i que s'identifica per un fossat i un frenòmetre. Les línies d'inspecció autoritzades poden ser de tipus universal i de tipus lleuger.

h. Línia de tipus universal: Línia d'inspecció equipada per poder realitzar inspeccions tècniques a tot tipus de vehicles, excepte aquells que per les seves dimensions no poden accedir a l'interior de l'establiment.
i. Línia de tipus lleuger: Línia d'inspecció equipada per poder realitzar inspeccions tècniques a vehicles de fins a 3.500kg de massa màxima admissible.
j. Verificacions de taxímetres: Conjunt d'exàmens administratius, visuals i tècnics que tenen per objecte comprovar i confirmar que es mantenen les característiques metrològiques que li són d'aplicació als aparells taxímetres, que es mantenen els errors màxims permesos, i que funcionen conforme al seu disseny i la seva reglamentació específica.
k. Condicions de prestació del servei d'ITV: Són les condicions tècniques específiques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a complir pels operadors del servei d'ITV en la prestació d'aquest servei.
l. Instruccions tècniques: són aquelles especificacions elaborades amb la finalitat d'explicitar o facilitar l'aplicació de la normativa en matèria d'inspeccions tècniques de vehicles, que es publiquen al DOGC i al portal web del departament competent en l'àmbit de la seguretat industrial. S'aproven per resolució de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial i s'actualitzen de la mateixa manera. En el procés de redacció o modificació s'ha de donar publicitat per tal que els sectors afectats puguin fer propostes de millora.

Article 4. Règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles
1. El règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés.
2. L'obtenció de l'autorització no eximeix els seus titulars de l'obligació d'obtenir els permisos i llicències d'altres administracions públiques que siguin necessaris per a la construcció de l'estació d'ITV o posada en funcionament, i s'atorga sens perjudici del compliment d'altres normatives, especialment relatives a la seguretat laboral, l'ordenació del territori i medi ambient.
3. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils és realitzada, en règim d'autorització administrativa, per l'entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa.
4. L'autorització administrativa de les estacions fixes ha de contenir:
- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei.
- La ubicació de l'estació.
- El nombre i tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.
5. L'autorització per a la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils ha de contenir:
- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei

- La relació d'estacions mòbils que presten el servei, a quines zones ho fan, i les seves característiques.
- L'estació fixa d'ITV a la que està vinculada cadascuna de les estacions mòbils d'ITV.

6. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV dels vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya. La prestació d'aquest servei es pot realitzar de forma directa pels òrgans encarregats del manteniment del parc mòbil, mitjançat la participació en societats d'economia mixta, mitjançant concessió administrativa, o per qualsevol forma de gestió indirecta prevista a la normativa. L'autorització administrativa d'aquestes estacions, així com els requisits i obligacions que han de complir requereixen resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

7. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV dels vehicles que integren la flota d'empreses municipals de transports de passatgers en estacions específicament creades a aquest efecte. L'autorització administrativa d'aquestes estacions, així com els requisits i obligacions que han de complir requereixen resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

8. Per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial es pot establir la prestació subsidiària del servei, de forma total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a efectes de garantir la universalitat del servei.

Article 5. Funcions dels operadors de la ITV

Els operadors del servei d'ITV tenen les següents funcions:

a. Realitzar les inspeccions tècniques dels vehicles, sol·licitades pels titulars dels vehicles o requerides per les autoritats públiques, i emetre els corresponents certificats, d'acord amb les instruccions tècniques de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

b. Resoldre els expedients presentats pels usuaris dels tràmits administratius que han de gestionar els operadors de la ITV d'acord amb la normativa aplicable, i amb les instruccions tècniques de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

c. Immobilitzar cautelarment els vehicles que, com a conseqüència de l'activitat inspectora, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent i comunicar immediatament aquestes immobilitzacions a l'òrgan de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial, pels mitjans que aquest determini en cada moment.

d. Informar la data de venciment de la inspecció del vehicle als titulars dels vehicles que hagin fet l'anterior inspecció periòdica en les seves estacions, d'acord amb les instruccions tècniques que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'inspecció tècnica de vehicles
1. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles per part dels operadors de la ITV, així com per part del seu personal directiu i personal tècnic d'inspecció, és incompatible amb el desenvolupament, directament o mitjançant altres entitats vinculades, d'activitats tècniques, comercials, financeres o assessorament que puguin afectar la independència i influir en el resultat de les inspeccions o tràmits que es realitzin.
2. Les activitats que específicament són incompatibles amb la prestació del servei d'ITV són:
- Transport terrestre per carretera.
- Comerç de vehicles automòbils.
- Construcció, reformes, i reparació i manteniment de vehicles automòbils.
- Assessorament i gestió administrativa de tràmits relacionats amb l'àmbit de l'automoció.

Article 7. Tarifes màximes de les inspeccions tècniques i dels tràmits administratius del servei d'ITV
1. La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial ha d'establir, mitjançant resolució que s'ha de fer pública, l'import màxim de les tarifes dels diferents tipus d'inspeccions tècniques i tràmits administratius del servei d'ITV, i les successives actualitzacions.
2. L'import de les tarifes màximes es determina en funció, entre d'altres, dels costos del servei i de l'evolució que tinguin. A més a més, s'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i medi ambientals, per tal de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya i per tal d'afavorir la mobilitat en vehicles de baixes emissions o zero emissions.
3. Els operadors de les ITV han de publicar les corresponents tarifes pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, als efectes de facilitar la llibertat d'elecció per part dels usuaris, que, en cap cas, no poden excedir de les màximes establertes.
4. Els destinataris del servei de la ITV han d'abonar, amb independència de les taxes i impostos que els siguin aplicables, les tarifes que fixin els titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles.

Article 8. Condicions tècniques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles
1. Les condicions tècniques específiques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles es determinen per Instrucció tècnica.
2. Han d'incloure els aspectes tècnics següents:
- Les condicions d'accés dels vehicles a les estacions d'ITV.

- Les condicions a complir per les persones que condueixen els vehicles en les estacions d'ITV.
- Les condicions del sistema de concertació de cita prèvia.
- Les condicions mínimes d'oferta dels serveis que es presten a les estacions d'ITV.
- Les condicions a complir en la gestió i resolució dels tràmits administratius que es realitzen les estacions d'ITV.
- Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries.
- Les condicions del sistema de presentació i atenció de consultes, queixes i suggeriments pels serveis que presten els operadors de les estacions d'ITV.
- L'abast de l'activitat desenvolupada a les estacions fixes d'ITV.
- L'ús de les estacions d'ITV i el desenvolupament d'activitats alienes a les actuacions autoritzades.
- El contingut mínim de la carta de serveis que han de tenir els operadors de les estacions d'ITV a disposició dels usuaris.
- Les condicions del sistema d'informació als usuaris dels serveis prestats pels operadors de les estacions d'ITV, amb referència als usos lingüístics i el respecte als drets lingüístics.
- Qualsevol altre que l'òrgan competent consideri necessari per a la prestació del servei.

Article 9. Suspensió temporal de les autoritzacions de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles

1. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es poden suspendre temporalment d'ofici per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, en el marc d'un procediment sancionador, d'inspecció, o de revocació, en els casos següents:

a. L'incompliment reiterat de les instruccions de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

b. La negativa a admetre inspeccions o verificacions determinades per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, o per actuacions que obstrueixin la seva pràctica.

c. La concurrència de negligència, mala fe o altres circumstàncies motivades, apreciades per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

d. L'incompliment de les obligacions del servei.

2. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es poden suspendre temporalment a iniciativa de l'operador d'ITV mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte, per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, de manera motivada, per impossibilitat temporal de prestació del servei

d'ITV, en les condicions i amb els requisits i obligacions fixats en els articles 11 i 12 i 13 per estacions fixes i en l'article 19 per les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, i sempre que el titular de l'estació d'ITV fixa o titular de l'autorització d'ITV mòbil acrediti que està adoptant totes les mesures necessàries per restablir el compliment de la totalitat dels requisits i obligacions que els hi són d'aplicació.
3. La suspensió temporal de les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, previ expedient instruït a l'efecte amb audiència a l'interessat. La resolució ha de ser adoptada i notificada en un termini màxim de 6 mesos. Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.
4. La suspensió temporal de les autoritzacions per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, que s'originen per resolució ferma d'expedient sancionador per infracció greu o molt greu, o com a mesura cautelar, poden suposar la pèrdua total o parcial del dret de recuperació de les fiances constituïdes.
5. La suspensió temporal de les autoritzacions finalitza quan, prèvia l'esmena de les causes que la van motivar, es dicta resolució aixecant la suspensió, o bé es dicta resolució de revocació de l'autorització, per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

Article 10. Revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles
1. Les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil, es revoquen d'ofici per la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial o a iniciativa de l'operador de l'estació d'ITV.
2. La revocació de les autoritzacions d'estacions fixes d'ITV o les autoritzacions d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, amb audiència prèvia dels interessats.
3. La revocació de les autoritzacions iniciades d'ofici per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, que es determini en la normativa corresponent, s'origina per resolució ferma d'expedient sancionador per infracció molt greu i suposa la pèrdua del dret de recuperació de les fiances constituïdes.
4. Les sol·licituds de revocació de les autoritzacions a iniciativa de l'operador de l'estació d'ITV han de ser comunicades a l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial que es determini en la normativa corresponent, amb una antelació mínima de 3 mesos a la data prevista per l'operador per la finalització de la prestació de l'activitat. Aquestes sol·licituds s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
5. En cas què es presenti sol·licitud de retorn de la fiança constituïda per sol·licitud de revocació de les autoritzacions a iniciativa de l'operador de la ITV, i si prèviament s'ha

iniciat un expedient sancionador per infracció greu o molt greu, la devolució de la fiança resta condicionada a la finalització de l'expedient sancionador amb resolució ferma.
6. La revocació de l'autorització d'estacions fixes d'ITV o de l'autorització d'ITV en estació mòbil requereix resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, previ expedient instruït a l'efecte, i amb audiència prèvia dels interessats. La resolució ha de ser adoptada i notificada en un termini màxim de 6 mesos, des de què es presenti la sol·licitud. Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.
7. El cessament de l'activitat d'alguna estació d'ITV donarà lloc a la revocació de l'autorització.
8. Les condicions de ponderació territorial determinades a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei que es van tenir en compte i es van fixar en les resolucions d'autorització d'estacions d'ITV, continuen essent exigibles en el cas de revocació d'alguna de les resolucions d'autorització d'ITV de les que disposi.
Quan escaigui, el termini per adaptar la xarxa d'estacions d'un operador a les condicions de ponderació territorial, des de què es produeix la revocació de l'autorització d'estacions fixes d'ITV o d'autorització d'ITV en estació mòbil, no pot superar un mes.

## Títol 2. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes

### Article 11. Universalitat del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes

1. El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes està destinat a ser universal, prestar cobertura a tot el territori i a tots els tipus de vehicles, excepte aquells vehicles que per les seves característiques no poden passar la inspecció tècnica en una estació fixa d'ITV.
2. Per tal de facilitar la prestació del servei d'ITV a la totalitat del territori, totes les comarques de Catalunya s'assignen a tres possibles zones atenent a criteris objectius de cens del parc mòbil de vehicles existents i de dispersió geogràfica, i s'estableixen requisits d'accés a la prestació del servei d'ITV d'acord amb condicions de ponderació territorial.
3. Les condicions de ponderació territorial a les que refereix l'apartat 2 d'aquest article es determinen a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei i poden ser modificades, per Ordre del conseller o consellera competent en matèria de seguretat industrial, que s'haurà d'adoptar amb audiència prèvia i ésser publicada al DOGC i al portal web del departament competent en l'àmbit de la seguretat industrial

Article 12. Requisits dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes

Els requisits que han de complir els operadors per obtenir l'autorització de prestació del servei d'ITV en estacions fixes són:

a. Tenir l'acreditació com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció i tràmits administratius previstos a la normativa específica que regula la inspecció tècnica de vehicles.

b. Complir amb les condicions de ponderació territorial per la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que són definides a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei

c. Complir amb el règim d'incompatibilitats previst a l'article 6 d'aquesta Llei.

d. Complir amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions d'ITV fixes, establerts en la normativa aplicable.

e. Acreditar i justificar l'accés adequat a les estacions tenint present els tipus de vehicles que poden ser inspeccionats d'acord amb l'abast de l'acreditació d'ENAC. Per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial es poden establir les dimensions mínimes de les vies d'accés a les estacions.

Article 13. Obligacions dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes

Els operadors autoritzats per realitzar la prestació del servei d'ITV en estacions fixes han de complir les obligacions següents:

a. Iniciar l'activitat en el termini previst a l'article 15.1 d'aquesta Llei.

b. Mantenir el compliment dels requisits exigits als operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles d'estacions fixes, i totes les condicions que van servir de base per a l'atorgament de les autoritzacions, com també de tots els requisits que siguin exigits per la resta de normes sectorials que siguin d'aplicació.

c. Realitzar els diferents tipus d'inspeccions tècniques de vehicles, i altres actuacions d'acord amb la normativa aplicable, atenent, sense dilacions injustificades, les diferents sol·licituds presentades, d'acord amb les reglamentacions i protocols tècnics aprovats per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, i utilitzant els models i els documents establerts per la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

d. Constituir i mantenir actualitzada la fiança per a fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal, o revocació de l'autorització, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV, d'acord amb el que es preveu a l'annex 3.

e. Constituir i mantenir actualitzada una pòlissa de responsabilitat civil que cobreixi els riscos de la seva responsabilitat respecte danys materials i personals a tercers per la quantia mínima que estableix la reglamentació tècnica aplicable, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV.
f. Complir les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV que preveu l'article 8.
g. Adequar-se a la imatge i condicions d'identificació del servei d'ITV que s'estableixin per resolució de la persona titular direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
h. Adequar-se a les campanyes de difusió i promoció de la Seguretat Industrial que s'estableixin per resolució la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
i. Complir amb les condicions de sostenibilitat mediambiental d'acord amb l'apartat 2 de l'annex 1 d'aquesta Llei.
j. Exposar als usuaris les tarifes que apliquen en cada moment.
k. Abonar a la Generalitat les taxes que corresponguin pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

Article 14. Procediment d'autorització d'estacions fixes d'ITV
1. Les persones físiques o jurídiques que vulguin exercir el servei d'ITV en estacions fixes, i que compleixin els requisits exigibles han de sol·licitar l'autorització administrativa per cadascuna de les estacions fixes que desitgin operar a la direcció general competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
2. Els expedients de sol·licitud d'autorització administrativa conclouen amb l'emissió de resolució per la que s'atorga o es denega l'autorització de l'estació fixa d'ITV sol·licitada, per part de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, que s'ha de dictar en el termini màxim de 6 mesos des de la presentació de la sol·licitud, amb audiència prèvia. La part dispositiva de la resolució s'ha de publicar al DOGC. Contra la Resolució esmentada es pot interposar recurs d'alçada davant el superior jeràrquic.
3. Transcorregut el termini màxim de resolució de la sol·licitud d'autorització sense que s'hagi notificat per resolució expressa, cal entendre denegada la sol·licitud.
4. Les entitats que obtinguin l'autorització per operar estacions fixes d'ITV s'inscriuen d'ofici en el Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya (RASIC), anotant les estacions fixes que operen.
5. La documentació que cal presentar amb la sol·licitud es determina a l'annex 4 d'aquesta Llei i aquesta pot ser modificada per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

Article 15. Inici de l'activitat de les estacions fixes d'ITV

1. Les estacions fixes d'ITV autoritzades han d'iniciar la seva activitat en un termini màxim de 1 any des de la publicació en el DOGC de la seva resolució d'autorització. En cas contrari s'extingeix l'autorització sense dret a recuperació de la fiança, dictant-se resolució per la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Els operadors de la ITV autoritzats han de comunicar, amb una antelació mínima de 30 dies naturals, l'inici efectiu de la prestació del servei a les estacions fixes autoritzades, mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
3. Les estacions d'ITV que s'autoritzin en les zones B i C, definides a l'apartat 1.1 de l'annex 1 d'aquesta Llei, només es poden posar en servei si prèviament han iniciat la prestació del servei les estacions de la zona A amb les que es dona compliment a les condicions de ponderació territorial.

Article 16. Modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV
1. La modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Es requereix la modificació de l'autorització d'estacions fixes quan canviïn:
- Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei, si no impliquen canvi de la personalitat jurídica de l'entitat titular.
- El nombre i tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.
3. Les sol·licituds de modificació s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

Títol 3. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils

Article 17: Cobertura del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils
1. El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils està destinat a prestar cobertura als vehicles que per les seves característiques especials no poden accedir de forma normal a les estacions fixes d'ITV.
2. Els vehicles pels que està destinat el servei d'ITV en estacions mòbils són:
- Vehicles agrícoles.
- Ciclomotors
- Vehicles especials
- Altres tipus de vehicles prèviament autoritzats per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.
3. L'annex 2 defineix les dues zones de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.

Article 18. Procediment per l'adjudicació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils

1. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils és realitzada per l'entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa.

2. En el cas que s'opti pel règim de concessió de serveis, l'adjudicació del contracte de la prestació del servei d'inspecció tècnica en estacions mòbils, suposa l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en estació mòbil.

3. En el cas que s'opti pel règim de concessió de serveis, aquesta té una durada de 10 anys des de la data d'adjudicació del concurs públic, incloses les pròrrogues.

Article 19. Requisits dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils

Els operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils han de complir els requisits següents:

a. Si s'opta pel règim de concessió de serveis, haver formalitzat el contracte establert a l'article 18.

b. Tenir i mantenir permanentment l'acreditació necessària com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació, de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes i mòbils que especifica aquesta Llei.

c. Tenir com a mínim una estació fixa d'ITV autoritzada a Catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal.

d. Complir amb el règim d'incompatibilitats previst a l'article 6 d'aquesta Llei.

e. Complir amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions d'ITV mòbils en la reglamentació tècnica de caràcter bàsic.

Article 20. Obligacions de l'operador del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils

Els operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils tenen les següents obligacions:

a. Si s'opta pel règim de concessió de serveis, iniciar l'activitat dins dels 6 mesos després d'haver formalitzat el contracte per la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils previst a l'article 18.

b. Mantenir el compliment dels requisits exigits als operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles d'estacions mòbils, i totes les condicions que van servir de base per a l'atorgament de les autoritzacions, com també de tots els requisits que siguin exigits per la resta de normes sectorials que siguin d'aplicació.

c. Realitzar els diferents tipus d'inspeccions tècniques de vehicles, i altres actuacions d'acord amb la normativa aplicable, atenent, sense dilacions injustificades, les diferents sol·licituds presentades, d'acord amb les reglamentacions i protocols tècnics aprovats per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, i utilitzant els models i els documents establerts per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.
d. Si escau, mantenir les condicions específiques del contracte de concessió administrativa de prestació del servei en estacions mòbils.
e. Constituir i mantenir actualitzada la fiança per a fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal, o revocació de l'autorització, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV, d'acord amb el que es preveu a l'annex 3.
f. Constituir i mantenir actualitzada una pòlissa de responsabilitat civil que cobreixi els riscos de la seva responsabilitat respecte danys materials i personals a tercers per la quantia mínima que estableix la reglamentació tècnica aplicable, prèviament a l'inici de l'activitat de l'estació d'ITV.
g. Complir les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV que preveu l'article 8.
h. Adequar-se a la imatge i condicions d'identificació del servei d'ITV que s'estableixin per resolució de la persona titular direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
i. Adequar-se a les campanyes de difusió i promoció de la Seguretat Industrial que s'estableixin per resolució la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
j. Complir amb les condicions de sostenibilitat mediambiental d'acord amb l'apartat 3 de l'annex 1 d'aquesta Llei.
k. Exposar als usuaris les tarifes que apliquen en cada moment.
l. Abonar a la Generalitat les taxes que corresponguin pels mitjans que estableixi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

Article 21. Modificació de les autoritzacions prestació del servei d'ITV en estacions mòbils
1. La modificació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Es requereix la modificació de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils quan canviïn:
a) Les dades que identifiquin a l'operador de la ITV que presta el servei, si no impliquen canvi de personalitat jurídica de l'entitat titular.
b) Si escau, la relació d'estacions mòbils que presten el servei a la zona adjudicada i/o les seves característiques.

c) L'estació fixa d'ITV a la que està vinculada alguna de les estacions mòbils d'ITV.
3. Les sol·licituds de modificació s'han de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

Article 22. Transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils
1. El canvi de titularitat de l'entitat que presta el servei d'ITV en estacions mòbils en alguna de les zones adjudicades, requereix la prèvia autorització mitjançant resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
2. La transferència de l'autorització de la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils no pot alterar les condicions de ponderació territorial de la prestació del servei d'ITV en estacions fixes de les entitats afectades, previst a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei.

Títol 4. Del control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'inspecció tècnica de vehicles

Capítol I. De la competència inspectora

Article 23. Potestat inspectora dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial
1. El control i supervisió del servei d'ITV corresponen als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya.
2. El control i supervisió de l'Administració en matèria de seguretat industrial ha de ser efectuats per personal funcionari adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial, que tenen la condició d'autoritat pública en les seves actuacions.
3. El personal dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial que fan les funcions de control i supervisió, tenen les següents facultats:
- Accedir lliurement a les instal·lacions de les estacions fixes i mòbils d'ITV per a complir la funció inspectora i, si escau, fer les inspeccions sense avís previ.
- Fer-se acompanyar, en les visites d'inspecció, pel personal de les entitats operadores d'ITV que consideri necessari per a exercir la funció inspectora.
- Inspeccionar la documentació, i els registres que tinguin relació directa amb el servei d'ITV i que consideri que són necessaris per a complir la funció inspectora.
- Fer les avaluacions, prendre les mostres i enregistrar les imatges que consideri necessàries, tenint en compte el que estableix la normativa de propietat industrial.

- Ordenar la immobilització dels vehicles, com a mesura cautelar, en el cas que, després d'ésser revisats, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent.
- Analitzar estadísticament els resultats de les inspeccions, realitzar noves inspeccions de vehicles prèviament inspeccionats, sotmetre a inspecció vehicles que presentin deficiències de seguretat a causa de manipulacions deliberades o aplicar altres mesures de supervisió.
4. Els actes administratius originats pel personal adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial com a conseqüència de l'activitat de control i supervisió del servei d'inspecció tècnica de vehicles, tenen presumpció de veracitat, llevat que hi hagi prova en contrari.

Article 24. Abast del control i supervisió de l'Administració
1. El control i la supervisió del servei d'inspecció tècnica de vehicles es realitzen en base al Pla d'inspecció del servei d'ITV, que és aprovat i publicat per la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Els òrgans competents en matèria de seguretat industrial ha de garantir que en la prestació del servei d'ITV es compleixen els principis següents:
- Universalitat de la prestació del servei.
- Independència, objectivitat, imparcialitat i integritat de les actuacions.
- Transparència i informació a la ciutadania.
3. Per desenvolupar l'activitat de control i supervisió, la direcció general competent en matèria de seguretat industrial pot aprovar resolucions per emetre instruccions tècniques relatives a:
- L'aplicació de la reglamentació tècnica de seguretat de l'automòbil.
- La implementació de les condicions de prestació del servei d'ITV.

Capítol II. De la competència sancionadora

Article 25. Òrgans competents
1. La incoació dels expedients relacionats amb infraccions del servei d'inspecció tècnica de vehicles corresponen als serveis competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya.
2. L'exercici de la potestat sancionadora per infraccions del servei d'ITV corresponen a:
a) La persona titular del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils per a sancions corresponents a infraccions lleus.
b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.

c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.

Article 26: Subjectes responsables
1. Les persones físiques o jurídiques a les que els hi és d'aplicació aquesta Llei són subjectes responsables si cometen les infraccions que es tipifiquen a l'article 27.
2. Quan hi ha més d'un subjecte responsable de la infracció, o si la infracció és conseqüència de l'acumulació d'activitats acomplertes per diverses persones, les sancions que se'n derivin són independents les unes de les altres.
3. Si dues o més persones són responsables d'una infracció i no se'n pot determinar el grau de participació, aquestes persones són solidàriament responsables als efectes de les sancions que en derivin.

Article 27. Classificació de les infraccions
1. Es consideren infraccions administratives en matèria de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles les accions i/o les omissions tipificades com a tals en aquesta Llei.
2. Les infraccions tipificades per aquesta Llei es classifiquen en lleus, greus i molt greus.
3. La determinació, l'especificació i la gradació de les infraccions establertes en aquesta Llei, es pot concretar per reglament sense alterar la seva naturalesa i límits.
4. Són infraccions lleus:
a. Incomplir i/o desatendre els requeriments realitzats per part dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial en qualsevol aspecte relacionat amb el servei d'inspecció tècnica de vehicles.
b. L'existència d'errors i negligències en l'aplicació de la normativa de prestació del servei d'ITV que afecti a defectes qualificats com a lleus d'acord amb la normativa corresponent
c. El retard fins a deu dies en la liquidació de les obligacions econòmiques derivades de la prestació del servei d'ITV.
d. El retard fins a deu dies en la comunicació de les dades pròpies de l'activitat de prestació del servei d'ITV.
e. Tenir demora injustificada en la gestió de les cites prèvies amb els usuaris.
5. Són infraccions greus:
a. Incomplir les obligacions previstes en aquesta Llei per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.
b. Desenvolupar l'activitat de prestació del servei d'ITV sense disposar de la corresponent autorització administrativa.

c. L'existència d'errors i negligències en l'aplicació de la normativa de prestació del servei d'ITV que afecti a defectes qualificats com a greus o molt greus d'acord amb la normativa corresponent.
d. L'aplicació de tarifes superiors a les tarifes màximes legalment vigents.
e. El retard de més de deu dies en la liquidació de les obligacions econòmiques derivades de la prestació del servei d'ITV.
f. El retard de més de deu dies en la comunicació de les dades pròpies de l'activitat de prestació del servei d'ITV.
g. Emetre certificats, declaracions, informes o actes que no s'ajustin a la realitat o que siguin emesos de forma fraudulenta.
h. Presentar documentació falsa en les tramitacions administratives que es gestionen davant dels operadors de la ITV.
i. Obstruir l'actuació inspectora de l'Administració o aportar informació o documentació falsa als seus requeriments.
6. Són infraccions molt greus aquelles infraccions tipificades com a greus en qualsevol dels supòsits següents:
a. Que produeixin un dany molt greu a les persones, els béns o el medi ambient.
b. Que comporti un perill imminent a les persones, els béns o el medi ambient.
c. Que redueixi greument la qualitat dels serveis d'inspecció.
d. Que es produeixi de manera reincident o prolongada.
e. Que es realitzin amb intenció dolosa.
f. Obstruir l'activitat inspectora de l'Administració fent ús de violència contra el seu personal inspector.
7. Es produeix reincidència si la persona responsable d'una infracció en comet una altra de la mateixa naturalesa en el termini d'un any, comptat a partir de la data en què s'havia comès la infracció, sempre que s'hagi declarat per resolució ferma en la via administrativa.
8. En cas de reincidència, la infracció es pot considerar inclosa dins la classe immediatament superior.

Article 28. Sancions
1. Les infraccions establertes en aquesta Llei poden ser sancionades mitjançant, multa, suspensió temporal de l'autorització o revocació de l'autorització.
2. La determinació, l'especificació i la gradació de les sancions establertes en aquesta Llei, es pot concretar per reglament sense alterar la seva naturalesa i límits.
3. Les infraccions lleus són sancionades amb multes de fins a 5.000 euros.
4. Les infraccions greus són sancionades:
- Amb multes de entre 5.001 i 100.000 euros.
- Amb la suspensió temporal de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estació fixa o en estació mòbil durant un termini màxim de de 6 mesos.

5. Les infraccions molt greus són sancionades:
- Amb multes de entre 100.001 i 1.000.000 euros.
- Amb la revocació de l'autorització de prestació del servei d'ITV en estació fixa o en estació mòbil.
6. Per a determinar la quantia de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies següents:
a. La importància del risc, el dany o el perjudici ocasionat.
b. El grau de participació i de benefici obtingut.
c. La capacitat econòmica del subjecte infractor.
d. La intencionalitat en la comissió de la infracció.
e. La reincidència.
7. En l'aplicació de les sancions, cal assegurar en qualsevol cas que la sanció imposada no resulti més beneficiosa per als infractors que el compliment de les normes infringides.
8. En cas de sancions greus i molt greus d'aquesta Llei, l'òrgan competent pot acordar la publicació de la sanció al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya i/o a la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial, un cop esdevinguda ferma en via administrativa, en previsió de futures conductes infractores.

Article 29. Multes coercitives
Amb independència de les sancions establertes en aquesta Llei, els òrgans sancionadors poden imposar multes coercitives, la quantia de les quals no pot superar el 20% de l'import màxim pel tipus d'infracció comesa, en els següents supòsits:
a. Incompliment de termini de resposta a requeriments efectuats per part de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.
b. Incompliment de termini de presentació de la informació a què estiguin obligats, en els termes que estiguin regulats.
c. Incompliment en el termini de liquidació de les obligacions econòmiques a què estiguin obligats, en els termes que estiguin regulats.

Article 30. Prescripció de les infraccions i sancions
1. El termini de prescripció de les infraccions tipificades per aquesta Llei és d'un any per a les lleus, de tres anys per a les greus i de cinc anys per a les molt greus, a comptar des de la consumació total de les infraccions.
2. El termini de prescripció de les sancions establertes per aquesta Llei és d'un any per a les corresponents a les infraccions lleus, de tres anys per a les corresponents a les infraccions greus i de cinc anys per a les corresponents a les infraccions molt greus.
3. El còmput del termini de prescripció de les infraccions comença el dia que s'ha comès la infracció o, si es tracta d'una activitat continuada, el dia del cessament. El

còmput del termini de prescripció de les sancions comença l'endemà del dia que la resolució per la qual s'imposa la sanció esdevé ferma.

Article 31. Caducitat dels procediments sancionadors
Si transcorreguts sis mesos des de la incoació de l'expedient sancionador, l'òrgan competent no ha dictat i notificat resolució expressa, s'entén que el procediment ha caducat i que s'han d'arxivar les actuacions, amb el benentès que cal excloure del còmput les paralitzacions no imputables a l'Administració i les suspensions o les ampliacions de terminis que s'acordin de conformitat amb la legislació aplicable, sens perjudici que, en el seu cas, es pugui obrir un nou expedient si no s'ha produït la prescripció.

Article 32. Afectació de les sancions
La recaptació procedent de les sancions i de les multes coercitives imposades pel departament competent en matèria de seguretat industrial, s'afecten a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial i generen crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

Disposicions addicionals.

Primera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les antigues concessions
1. Continuïtat en la prestació del servei d'ITV.
Les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les antigues concessions, poden continuar exercint la seva activitat. Per poder fer-ho disposen d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei per presentar la sol·licitud de continuïtat a la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, indicant les línies que operen a cada estació, la qual emetrà l'autorització corresponent. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
Estacions d'inspecció tècnica de vehicles que presten serveis d'ITV a Catalunya i que no provenen de les antigues concessions:

| Operador | Província | Comarca | SSTT | Estació | Línies |
|---|---|---|---|---|---|
| TUV SUD | B | Vallès Oriental | Barcelona | B-26 Sant Celoni | 2 |
| ITEVELESA | B | Bages | Barcelona | B-25 Sant Fruitós | 2 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| TUV SUD | L | Garrigues | Lleida | L-11 les Borges Blanques | 2 |
| ITEVELESA | L | Alta Ribagorça | Lleida | L-10 Pont de Suert | 1 |
| ITEVELESA | T | Baix Penedès | Tarragona | T-07 Bellvei | 2 |
| TUV SUD | T | Montsià | Terres de l'Ebre | T-08 Amposta | 1 |

2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.
a. Les estacions que continuïn exercint la prestació del servei d'ITV disposen del termini màxim d'un any per adaptar-se als requisits i obligacions establerts en aquesta Llei. Si transcorregut aquest termini no s'ha produït l'adaptació, s'ha de dictar nova resolució deixant sense efecte l'autorització.
b. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.

Segona. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris
1. Continuïtat en la prestació del servei d'ITV.
a. Els operadors de les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris i, en conseqüència, dels quals no és possible la transmissió patrimonial, han de pagar a la Generalitat una contraprestació econòmica equivalent al valor de mercat, en els termes i els terminis que estableixin les resolucions administratives corresponents.
b. Les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris, poden continuar exercint la seva activitat, sempre que hagin abonat prèviament la contraprestació esmentada a l'apartat a) d'aquesta Disposició addicional. Per poder fer-ho disposen d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei per presentar la sol·licitud de continuïtat a la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, indicant les línies que operen a cada estació, el qual emetrà l'autorització corresponent. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.

Estacions fixes d'inspecció tècnica de vehicles que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris:

| Operador | Província | Comarca | SSTT | Estació | Línies |
|---|---|---|---|---|---|
| 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 |
| TR CERTIO | B | Berguedà | Barcelona | B-13 Berga | 2 |
| TR CERTIO | B | CIM Vallès | Barcelona | B-20 CIM Vallès | 2 |
| TR CERTIO | B | Vallès Occidental | Barcelona | B-22 Sant Cugat | 3 |
| TR CERTIO | B | Barcelonès | Barcelona | B-23 Caracas | 2 |
| TR CERTIO | L | Solsonès | Barcelona | L-06 Solsona | 1 |
| PREVENCONTROL | GI | Garrotxa | Girona | GI-04 Olot | 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 | Noguera | Lleida | L-07 Artesa de Segre | 1 |
| APPLUS | L | Vall d'Aran | Lleida | L-08 Vielha | 1 |
| APPLUS | T | Ribera d'Ebre | Terres de l'Ebre | T-04 Móra la Nova | 2 |

2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.
a. Les estacions que continuïn exercint la prestació del servei d'ITV disposen del termini màxim d'un any per adaptar-se als requisits i obligacions establerts en aquesta

Llei. Si transcorregut aquest termini no s'ha produït l'adaptació, es dictarà nova resolució deixant sense efecte l'autorització.
b. Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.
c. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.

Tercera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris
1. Alienació i autorització de les estacions revertides de les antigues concessions.
a. Un cop hagi conclòs el procés de reversió indicat a l'apartat 3 de la Disposició Addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, les estacions d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, amb el seu equipament, han de ser objecte d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant el procediment de subhasta, regulat a la normativa de patrimoni.
Les autoritzacions del servei d'inspecció tècnica de vehicles atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei continuaran vigents en les mateixes condicions fins a l'atorgament de noves autoritzacions, d'acord amb la nova normativa i fins que hagin finalitzat els procediments previstos en l'apartat 3 de la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic.
b. Els plecs reguladors d'aquests procediments inclouran clàusules en virtut de les quals, els adjudicataris s'obliguen a subrogar-se en les obligacions laborals vigents en el moment de l'adjudicació, amb els efectes previstos a l'article 44 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.
c. En el procediment d'alienació onerosa d'aquestes estacions s'han de respectar els requisits exigibles per a l'autorització d'estacions fixes d'ITV que s'estableixen a l'article 12 d'aquesta Llei.
Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris:

| 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 |
| TR CERTIO | B | Vallès Occidental | Barcelona | B-03 Viladecavalls | 4 |
| TR CERTIO | B | Bages | Barcelona | B-06 Manresa | 2 |
| TR CERTIO | B | Barcelonès | Barcelona | B-16 Còrsega | 3 |
| TR CERTIO | B | Barcelonès | Barcelona | B-19 Àvila | 3 |
| PREVENCONTROL | B | Osona | Barcelona | B-04 Vic | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Alt Empordà | Girona | GI-03 Vilamalla | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Baix Empordà | Girona | GI-06 Palamós | 2 |
| APPLUS | L | Pallars Jussà | Lleida | L-03 Tremp | 1 |
| APPLUS | L | Segarra | Lleida | L-05 Granyanella | 2 |
| APPLUS | L | Pallars Sobirà | Lleida | L-09 Sort | 1 |
| TR CERTIO | L | Alt Urgell | Lleida | L-04 Montferrer | 1 |
| APPLUS | T | Conca de Barberà | Tarragona | T-05 Montblanc | 1 |
| APPLUS | T | Tarragonès | Tarragona | T-06 Tarragona | 3 |
| APPLUS | T | Baix Ebre | Terres de l'Ebre | T-03 Tortosa | 2 |

2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.
a. Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.
b. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.

Quarta. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya
1. Alienació i autorització de les estacions propietat de la Generalitat de Catalunya

a. Les estacions d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, amb el seu equipament, han de ser objecte d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant el procediment de subhasta regulats a la normativa de patrimoni.
Les autoritzacions del servei d'inspecció tècnica de vehicles atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei continuaran vigents en les mateixes condicions fins a l'atorgament de noves autoritzacions, d'acord amb la nova normativa i fins que hagin finalitzat els procediments previstos en l'apartat 3 de la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic.
b. Els plecs reguladors d'aquests procediments inclouran clàusules en virtut de les quals, els adjudicataris s'obliguen a subrogar-se en les obligacions laborals vigents en el moment de l'adjudicació, amb els efectes previstos a l'article 44 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.
c. En el procediment d'alienació onerosa d'aquestes estacions s'han de respectar els requisits exigibles per a l'autorització d'estacions fixes d'ITV que s'estableixen a l'article 12 d'aquesta Llei.
Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya:

| Operador | Província | Comarca | SSTT | Estació | Línies |
|---|---|---|---|---|---|
| PREVENCONTROL | GI | Gironès | Girona | GI-02 Celrà | 3 |
| APPLUS | L | Segrià | Lleida | L-02 Lleida | 4 |
| APPLUS | T | Baix Camp | Tarragona | T-02 Reus | 4 |

2. Adaptació als requisits i obligacions per la prestació del servei d'ITV.
a. Les estacions que no disposin de línies de tipus universal prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, restaran exemptes del compliment d'aquesta condició.
b. Les estacions que no disposin de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes prèviament a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, poden continuar prestant el servei d'ITV, restant exemptes del compliment d'aquesta condició.

Cinquena. Dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris
Els antics concessionaris que operen les estacions a que fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta d'aquesta Llei, tenen un dret d'adquisició preferent, en relació amb l'alienació onerosa dels béns afectats al servei, de conformitat amb la normativa de patrimoni.
Un cop publicat els corresponents plecs i en el termini de 30 dies des de la publicació en la que ha de figurar el preu de sortida i les altres condicions essencials de la transmissió, els titulars de les concessions afectades podran comunicar la seva decisió

d'exercir el dret d'adquisició preferent i el seu compromís de continuar prestant el servei d'acord amb el que estableix aquesta Llei i el que estableixin els corresponents Plecs. La instrucció dels procediments se subjectarà als principis de publicitat, transparència, concurrència i objectivitat, i els titulars de les concessions afectades gaudiran de prioritat respecte de les ofertes dels altres licitadors, sempre que igualin el preu i condicions de la millor oferta econòmica presentada.

Sisena. Canal electrònic

D'acord amb el que estableix la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica, així com el Decret 131/2022, de 5 de juliol, del reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica, tots els procediments i tràmits que regula aquesta Llei es tramitaran íntegrament pel canal electrònic i s'han d'iniciar i gestionar a través de l'Àrea privada de Canal Empresa https://canalempresa.gencat.cat/ca/inici/, portal únic per a les activitats econòmiques i de la Finestreta Única Empresarial on, amb identificació electrònica prèvia, des de l'àrea privada, els titulars de les activitats poden fer el seguiment de tots els seus expedients iniciats i poden consultar les estacions i els registres associats, garantint que només s'hagi de presentar la documentació i aportar les seves dades una única vegada.

Tots els procediments i tràmits inclosos en aquesta Llei s'hauran de gestionar mitjançant els models normalitzats disponibles al portal únic per a les activitats econòmiques, i en cas que la presentació no es faci per aquesta via, se'n rebutjarà l'entrada.

Disposició transitòria. Obligatorietat de la prestació del servei d'ITV de les estacions que actualment presten el servei

1. Les estacions fixes d'ITV a què fa referència les disposicions addicionals primera i segona, han de continuar la prestació del servei d'ITV durant el termini de 2 anys des de l'entrada en vigor de la present Llei.

2. Les estacions fixes d'ITV a què fa referència les disposicions addicionals tercera i quarta, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 2 anys després de l'adjudicació dels procediments d'alienació previstos a l'apartat 1 de les esmentades disposicions.

3. Les estacions mòbils provinent de les antigues concessions, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 6 mesos després de l'adjudicació del concurs públic establert a l'article 18.

Disposició derogatòria

Resten derogades les disposicions següents:

a. La Llei 12/2008, del 31 de juliol, de seguretat industrial.
b. El Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, del 31 de juliol, de seguretat industrial, aprovat pel Decret 30/2010, de 2 de març.
c. 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 pel període 2010-2014.
d. 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.
e. Altres disposicions que s'oposin al que estableix aquesta Llei o que la contradiguin.

Disposicions finals.

Primera. Modificació del text refós aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny, el qual s'aprova el text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya
Es modifiquen els capítols III, V i VIII del títol XIV del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, del 25 de juny, que resten redactats de la manera següent:

"Capítol III. Taxa per a l'autorització o la modificació de l'autorització d'estació fixa d'ITV

"14.3-1. Fet imposable
"El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització o de modificació de l'autorització administrativa existent, per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes d'ITV. L'autorització o la modificació de l'autorització existent de l'activitat suposa la inscripció d'ofici de l'entitat en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com de les característiques de l'estació autoritzada.

"14.3-2. Subjecte passiu
"Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que sol·licitin l'autorització administrativa, o la modificació de l'autorització existent, per a prestar el servei d'ITV en l'estació fixa sol·licitada.

"14.3.-3. Acreditació
"La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l'expedient de sol·licitud d'autorització administrativa o modificació de l'autorització existent, d'estació fixa d'ITV. S'exigeix l'import de la taxa en el moment que es presenta la sol·licitud.

“14.3.-4. Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per a cadascun dels expedients d’autorització o modificació de l’autorització existent, és de 3.727,70 euros.
“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

“Capítol V. Taxa pel control i la supervisió de la prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles

“14.5-1. Fet imposable
“El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera el control i la 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.

“14.5-2. Subjecte passiu
“Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que presten el servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes i/o mòbils d’ITV a Catalunya. L'import d'aquesta taxa no es pot repercutir sobre els usuaris finals.

“14.5-3. Acreditació
“La taxa s'acredita per mitjà de l'expedició de les actes i informes de supervisió resultant del control dut a terme per l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial. S'exigeix l'import de la taxa mensualment, en el moment que el subjecte passiu trameti a l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial la relació d’actuacions que donen origen a l’activitat de control i supervisió.

“14.5-4 Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per cadascuna de les actuacions d'inspecció tècnica i tràmits administratius que es sol·licitin serà la suma dels conceptes que intervinguin en cada actuació, d’acord amb les següents tipologies:
“- Tràmit de modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle: 4,55 euros per tràmit.
“- Tràmit de modificació de targeta ITV per reforma del vehicle: 7,70 euros per tràmit.
“- Tràmit d’expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l’estat espanyol: 6,75 euros per tràmit.
“- Tràmit d’expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l’estat espanyol: 6,35 euros per tràmit.
“- Inspecció tècnica completa del vehicle: 0,95 euros per inspecció.

“- Inspecció tècnica parcial del vehicle: 0,85 euros per inspecció.
“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

“Capítol VIII. Taxa per a l’autorització o modificació de l’autorització d’estació mòbil d’ITV

“14.VIII-1. Fet imposable
“El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d’autorització, o de modificació de l’autorització administrativa existent, per a la de prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils d’ITV. L’autorització, o la modificació de l’autorització existent, de l’activitat suposa la inscripció de l’entitat en el Registre d’agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), així com les característiques de l’estació autoritzada.

“14.VIII-2. Subjecte passiu
“Els subjectes passius d'aquesta taxa són les entitats o persones físiques que sol·licitin l’autorització administrativa, o la modificació de l’autorització existent, per a prestar el servei d’ITV en l’estació mòbil.

“14.VIII.-3. Acreditació
“La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l’expedient de sol·licitud d’autorització administrativa, o modificació de l’autorització existent, d’estació mòbil d’ITV. S’exigeix l’import de la taxa en el moment que es presenta la sol·licitud d’autorització.

“14.VIII.-4. Quota
“La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per a cadascun dels expedients d’autorització o modificació de l’autorització existent, és de 2.320,60 euros:
“Aquests imports poden ésser revisats anualment, d'acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.

Segona. Aixecament de la suspensió d’atorgament de noves autoritzacions d’estacions d’ITV
A partir de l’entrada en vigor d’aquesta Llei s’aixeca la suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles establerta 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.

Tercera. Òrgans sancionadors de les infraccions tipificades a la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes
Es modifica l'article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, que resta redactat de la manera següent:
"1. L'exercici de la potestat sancionadora per infraccions tipificades per aquesta Llei corresponen a:
a) La persona titular del servei competent en la matèria per a sancions corresponents a infraccions lleus.
b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.
c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.
2. El Govern pot modificar per Decret els òrgans sancionadors de les infraccions tipificades a la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes."

Quarta. Modificació dels òrgans competents en matèria d'Inspecció tècnica de vehicles
1. El Govern pot modificar per decret els òrgans que tenen atribuïda la potestat sancionadora de les infraccions i sancions tipificades en aquesta llei.
2. S'habilita el conseller competent en matèria de seguretat industrial per modificar mitjançant ordre els òrgans competents per autoritzar, modificar i, revocar les autoritzacions per prestar el servei d'ITV, i per iniciar i instruir els procediments d'inspecció de les estacions d'ITV.

Cinquena. Desplegament en matèria d'ITV
1. Es faculta el Govern per dictar les disposicions necessàries per a desplegar i executar aquesta Llei
2. Es faculta el conseller o consellera competent en matèria de seguretat industrial per establir per Ordre el procediment d'autorització, modificació i revocació de les estacions d'ITV, com també el procediment d'inspecció de les estacions d'ITV.
3. Es faculta el conseller o consellera del departament competent en matèria de patrimoni per a regular i convocar el procediment de concurrència pública i adjudicació per concurs per a l'alienació onerosa dels bens revertits de les antigues concessions d'ITV, així com per exercir, quan correspongui, l'adquisició preferent, prevista a la disposició addicional cinquena.
4. Es faculta el conseller o consellera del departament competent en matèria de seguretat industrial per modificar, per Ordre, els annexos a què fa referència aquesta Llei.

Sisena. Aprovació d'instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial
S'habilita la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per aprovar les instruccions i protocols tècnics en matèria de seguretat industrial, per mitjà de resolucions que han de ser públiques, i han de ser objecte de consulta prèvia als agents implicats.

Setena. Aplicació concurrent d'aquesta Llei
Aquesta Llei és aplicable sens perjudici de les altres normes sectorials que tinguin per objecte la regulació d'activitats, instal·lacions i productes industrials que també siguin objecte d'aquesta Llei.
En les contractacions administratives que es facin, caldrà prendre com a referència el conveni col·lectiu sectorial d'aplicació.

Vuitena: Vehicles de mobilitat personal
El Govern pot establir, per mitjà d'un decret, la regulació del servei d'ITV dels vehicles de mobilitat personal.

Novena. Entrada en vigor
Aquesta Llei entra en vigor als 20 dies a comptar des de l'endemà del dia de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes

1. Condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.
1.1 Per garantir la universalitat del servei es diferencien 3 de zones:
a) Zona A: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:
- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.
- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 3 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.
b) Zona B: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:

- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 2 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.
- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.
- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 4 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.
- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 5 ratis de cobertura del servei més alts.

c) Zona C: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:
- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 4 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.
- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 2 línies, una de les quals ha de ser de tipus universal, i un box independent per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes.
- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.
- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona C, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 3 ratis de cobertura del servei més alts.

1.2. La Zona A està integrada per les següents comarques: Alt Urgell, Alta Ribagorça, Aran, Berguedà, Cerdanya, Conca de Barberà, Garrigues, Noguera, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Ripollès, Segarra, Solsonès, Terra Alta, Urgell, Montsià, Baix Ebre.

1.3. La Zona B està integrada per les següents comarques: Alt Camp, Alt Empordà, Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Camp, Baix Penedès, Garraf, Garrotxa, Gironès, Moianès,
Osona, Pla de l'Estany, Segrià, Selva, Tarragonès, Baix Empordà.

1.4. La Zona C està integrada per les següents comarques: Baix Llobregat, Barcelonès,
Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental.

1.5. El Rati de cobertura del servei d'ITV en una comarca (RC) es defineix com: Rati de cobertura del servei (RC)= (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies inspecció) El Rati de cobertura s'actualitza:

- Cada cop que es modifiquen el número de línies d'inspecció autoritzades.
- Amb les dades oficials dels vehicles censats a Catalunya per comarques publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

L'actualització del Rati de cobertura es farà pública en el termini màxim de 15 dies des de què esdevé el motiu d'actualització.

1.6. La prestació del servei d'ITV en estacions mòbils en una de les zones de prestació previstes a l'annex 2 equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.

1.7 Disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima admissible superior a 3.500kg, equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes

2. Condicions de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en estacions fixes

Les condicions de sostenibilitat mediambiental que s'han de complir a les estacions fixes d'ITV són:

2.1. Instal·lar als espais habilitats a l'efecte a les estacions d'ITV, instal·lacions de producció d'energia solar fotovoltaica dimensionades per a assumir la demanda d'energia elèctrica de la pròpia estació.

En aquells supòsits, degudament justificats, on no sigui possible assumir la demanda d'energia elèctrica amb instal·lacions pròpies de producció d'energia solar fotovoltaica, els titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles, han d'adoptar les mesures adients per tal que l'energia elèctrica que adquireixin sigui d'origen renovable.

2.2. Tenir les estacions d'ITV registrades d'acord amb el Reglament (CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre de 2009, relatiu a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), i pel qual es deroguen el Reglament (CE) núm. 761/2001 i les Decisions 2001/681/CE i 2006/193/CE de la Comissió (conegut també com «EMAS III»).

3. Condició de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils

Tenir les estacions registrades d'acord amb el Reglament (CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre de 2009, relatiu a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), i pel qual es deroguen el Reglament (CE) núm. 761/2001 i les Decisions 2001/681/CE i 2006/193/CE de la Comissió (conegut també com «EMAS III»).

Annex 2. Zones de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils

Zona Nord: Aquesta zona està integrada per les següents comarques; Vall d'Aran, Alta Ribagorça, Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Alt Urgell, Cerdanya, Noguera, Solsonès, Berguedà, Ripollès, Segarra, Bages, Moianès, Osona, Garrotxa, Alt Empordà, Pla de l'Estany, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Maresme, Selva, Gironès i Baix Empordà.

Zona Sud: Aquesta zona està integrada per les següents comarques; Segrià, Pla d'Urgell, Urgell, Garrigues, Conca de Barberà, Anoia, Alt Camp, Baix Penedès, Alt Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelonès, Terra Alta, Ribera d'Ebre, Priorat, Baix Camp, Tarragonès, Baix Ebre i Montsià.

Annex 3. Import i actualització de les fiances constituïdes per fer front a possibles responsabilitats derivades de la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV

1. Per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de prestació del servei en estació fixa, l'import de la fiança és de 12.000 euros per línia d'inspecció en estació fixa d'ITV.

2. Per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de prestació del servei en estacions mòbils en la zona adjudicada, l'import de la fiança és de 12.000 euros.

3. Els imports de les quanties de les fiances per cada línia d'inspecció en estacions d'ITV fixes o per cada zona de prestació del servei d'ITV amb estacions mòbils, s'actualitzen anualment considerant l'índex de preus al consum estatal de l'any natural anterior, publicat per l'Institut Nacional d'Estadística (INE).

4. L'import de la fiança pot ser modificat per resolució de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

5. Els valors resultants d'imports mínims del càlcul anterior s'ha d'arrodonir d'acord amb:

- La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre l'1 i el 5, s'arrodoneix al 5.
- La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre el 6 i el 9, s'arrodoneix al 0 amb l'augment d'una unitat en la xifra de les desenes del cèntim d'euro.

6. La constitució de la fiança per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas de suspensió temporal o revocació de l'autorització de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV s'han de realitzar mitjançant dipòsit bancari davant la Caixa General de Dipòsits de la Generalitat de Catalunya. El model d'aval bancari a utilitzar serà el que determini l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en cada moment.

Annex 4. Documentació requerida per a la tramitació de sol·licituds d'autoritzacions d'estacions fixes d'ITV

La documentació a adjuntar a les sol·licituds d'autorització d'estació fixa d'ITV per a la seva tramitació és:
1. Informe d'acreditació d'ENAC que justifiqui la competència tècnica de l'operador per desenvolupar l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles en l'emplaçament sol·licitat, i declaració responsable de manteniment de l'acreditació d'ENAC mentre es mantingui l'autorització.
2. Declaració responsable del compliment de les condicions de ponderació territorial previstes a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei
3. Declaració responsable de compliment amb el règim d'incompatibilitat previst a l'article 6 d'aqueta Llei i del seu manteniment mentre es mantingui l'autorització.
4. Declaració responsable de compliment amb els requisits previstos per l'activitat de les estacions fixes que estableixen aquesta Llei i la reglamentació tècnica de caràcter bàsic.
5. Informe justificatiu de compliment amb les condicions mínimes d'accés a l'estació d'ITV d'acord amb el que preveu la resolució prevista a l'article 12.e d'aquesta Llei i del seu manteniment mentre es mantingui l'autorització.

**Annex A.4**

**Al·legacions presentades per diferents entitats en el tràmit d'audiència i d'informació pública respecte del text vist pel Consell Tècnic de 30 de gener de 2024.**

**Annex A.4**

**A.4.1 Al·legacions presentades per ASSOCIACIÓ GENERAL D'AUTÒNOMS-PIMES TRANSPORTISTES DE CATALUNYA.**

**AL.LEGACIONS AVANTPROJECTE**
**LLEI REGULACIÓ DE LA PRESTACIO DEL SERVEI**
**D'INSPECCIÓ TÉCNICA DE VEHICLES**

Don Carlos Folchi Tarragona, amb DNI 46239397J, en qualitat de Secretari General de l'associació d'autònoms pimes transportistes de Catalunya amb NIF G58571670, en relació l desenvolupament de l'actual avantprojecte de Llei de regulació de les ITV, interessa fer les següents

**AL.LEGACIONS**

El sector del transport de mercaderies per carretera ve sofrint l'ineficiència del vigent sistema de concessions administratives, que motiva el desenvolupament de l'actual avantprojecte de Llei de regulació de les ITV.

Els retards en la prestació del servei per les inspeccions tècniques homologades han generat grans perjudicis al sector. Retards motivats per l'escàs nombre d'estacions tècniques i per l'alt volum de vehicles existents, tant en la mobilitat privada, com en el transport de mercaderies per carretera.

El nou model ha de tenir com a objectiu principal incrementar l'oferta d'estacions de servei d'Inspecció tècnica, amb nous operadors. Increment de l'oferta que ha d'agilitzar l'obtenció d'hores per a efectuar les obligades inspeccions tècniques.

A l'article 12.b de l'avantprojecte, s'estableix que per a l'obtenció de l'autorització d'obertura d'una ITV, serà necessari "*complir amb les condicions de ponderació territorial per la prestació del servei*".

En l'Annex 1 de l'Avantprojecte es regulen les condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes. En el punt b últim paràgraf es diu" *ZONA B... Per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament a la prestació del serveis d'una estació en la Zona A...*" I d'igual mode en el punt c) últim paràgraf es diu" *ZONA C... Per cada 4 línies d'inspecció en la zona C, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament a la prestació del serveis d'una estació en la Zona A...*"

El fet que amb caràcter previ a obrir dues estacions de servei en la ZONA B i C, (que són les més densament poblades i amb més nombre de vehicles), s'hagi de tenir una estació en la ZONA A (zones amb la densitat de vehicles més baixa), desincentiva i limita l'aparició de nous operadors que diversifiquin l'oferta, i és una clara ajuda a aquells operadors ja instal·lats sota l'anterior règim de concessions, ja que tots ells tenen instal·lacions en la ZONA A. Donat l'elevat cost d'inversió que suposa l'obertura de noves instal·lacions, resulta raonable que els nous operadors vulguin instal·lar-se en primer lloc en les ZONES B i C. Exigir que per a una segona instal·lació es tingui PRÈVIAMENT una altra en la ZONA A, és una trava difícilment superable i que desincentiva i dificulta el tan necessari increment d'ofertes d'estacions d'ITV.

**DEMANO**

Per això proposem la supressió de l'Annex 1.1.b) últim paràgraf i c) últim paràgraf, a fi i efecte d'augmentar l'oferta, i no posar traves a la presència de nous operadors en règim de competència en igualtat de condicions, respecte als operadors que ja estan actuant en el mercat.

Fdo. Carlos Folchi Tarragona

ASSOCIACIÓ GENERAL D'AUTÒNOMS-PIMES TRANSPORTISTES DE CATALUNYA
Federada a FENADISMER
C/Aragó, 9, 5a pl. – 08015 BARCELONA – Tel. 93 229 61 51 E-Mail: agtc@agtc.es

**Annex A.4**

**A.4.2 Al·legacions presentades per APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.**

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.,** amb CIF B-81041444 i domicili social a c/ Campezo 1- Parque Empresarial las Mercedes- edifici 3 i representada per Aitor Retes Aguado amb DNI 22.733.763 B en la seva condició de representant de l'Administrador únic segons resulta del nomenament de data 29 de gener de 2015, degudament inscrit al Registre Mercantil de Madrid com a inscripció número 115 de la societat.

DIC

En data 12 de febrer de 2024, Applus va rebre comunicació informant-li de la publicació de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya ("**Avantprojecte**") al Portal de la Transparència, versió inicial del projecte normatiu i documentació complementària que l'acompanya. APPLUS va ser informada mitjançant correu electrònic des de la Subdirecció General de Seguretat Industrial/Direcció General d'Indústria/ Departament d'Empresa i Treball on s'indicava que el període d'informació pública començaria el dia 19 de febrer i s'estendria fins al 8 de març. A aquests efectes, es va informar a APPLUS de la possibilitat d'enviar suggeriments telemàticament per mitjà del formulari de Petició genèrica de Canal Empresa.

El 16 de febrer es va publicar al DOGC (CVE-DOGC-B-24043028-2024) 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 indicant-se que les al·legacions i les observacions es poden presentar a la seu de la Direcció General d'Indústria (Pg. de Gràcia, 129, 08008 Barcelona), a qualsevol registre de l'Administració destinatària o bé als llocs que estableix la legislació bàsica, d'acord amb l'article 25.1 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya (DOGC núm. 5686, de 5.8.2010). D'altra banda, es poden presentar telemàticament mitjançant el canal "Petició genèrica", al qual s'accedeix des de la pàgina https://web.gencat.cat/ca/tramits, apartat "Temes", "Administració pública", "Administració electrònica" i "Petició genèrica".

Amb caràcter previ, del 17 de gener al 2 de març de 2023, es va realitzar a través del Portal Participa de la Generalitat de Catalunya la consulta prèvia a l'elaboració de l'avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles amb la voluntat que la societat pugui interactuar sobre l'oportunitat i els aspectes més rellevants a regular sobre aquesta matèria en qüestió, en el marc de la publicació de la Memòria Preliminar ("**Memòria Preliminar**"). APPLUS va presentar les seves observacions el 2 de març de 2023.

I, anteriorment, en data 19 de novembre de 2020, es va obrir el tràmit de consulta pública prèvia a l'elaboració de la norma en el Portal Participa Gencat a l'efecte de conèixer el parer de la societat en general; APPLUS va presentar les seves aportacions el 26 de febrer de 2021.

APPLUS és una de les empreses líders al món en la prestació del servei ITV (en número de països on opera i en número de contractes) i un dels principals operadors a Espanya en el sector de la ITV. De fet, APPLUS té experiència en diferents règims de prestació del servei, i està representada en les principals associacions del sector, tant autonòmiques, estatals com internacionals. En base a l'anterior, i com a expert en la matèria, té a bé fer les següents aportacions amb la voluntat de contribuir a la millora del text de l'Avantprojecte i d'evitar, en la mesura del possible, els riscos que hem identificat en el anàlisi del text actual.

En concret, APPLUS procedeix a formular al·legacions s a l'avantprojecte de referència, en els termes subseqüents.

## AL·LEGACIONS

### SISTEMÀTICA DE LES AL·LEGACIONS

Amb caràcter previ, s'ha d'indicar que les al·legacions que es formulen s'articulen en dos documents: a) el present document, que inclou un resum dels problemes més rellevants que, des del punt de vista de tècnica normativa, presenta el document i, seguidament, s'analitza la viabilitat del sistema plantejat, en termes de seguretat jurídica i d'eficiència en la prestació del servei, i igualment inclou els perjudicis o riscos jurídics que l'Avantprojecte planteja en relació amb la situació de APPLUS com a prestadora d'un servei basat en un títol vàlid i vigent per exercir l'activitat, reconegut jurisprudencialment i que l'Avantprojecte no pot desconèixer sense incórrer en l'afectació a drets adquirits, tal com s'exposarà, i b) un document que s'acompanya com **annex**, on es realitza una anàlisi de detall de l'articulat de l'avantprojecte publicat.

### CONSIDERACIÓ PRÈVIA

Igualment, amb caràcter previ a l'anàlisi del'Avantprojecte, APPLUS vol constatar que comparteix la necessitat de la regulació de l'activitat, necessitat palesa des de fa anys, i que es necessari que s'aprovi un marc normatiu amb rang de llei que permeti clarificar la situació actual, a la llum de l'evolució normativa i jurisprudencial en relació a les ITV a Catalunya i per dotar així de seguretat jurídica la prestació del servei, que actualment no es dona.

No obstant això, al nostre entendre l'avantprojecte no compleix amb la finalitat ni d'aclarir el marc normatiu, ni d'assegurar la prestació del servei en les condicions requerides. la qualitat de la prestació del servei d'ITV per garantir la seguretat vial i la protecció del medi ambient, com valors superiors a protegir (tal com indica la Memòria preliminar).

En resum, tal com exposarem, entenem que l'Avantprojecte no compleix amb els principis de bona regulació, especialment pel que fa al principi d'eficàcia, en quant no sembla que la solució proposada sigui l'instrument més adequat per garantir els objectius que la inspecció tècnica de vehicles, com a servei econòmic d'interès general, ha de complir; proporcionalitat, en la mesura de què s'imposen obligacions als diferents destinataris que, en termes de comparació, no tan sols no respecten l'adequada ponderació en termes de **proporcionalitat**, sinó que discriminen a uns operadors en relació amb d'altres; **seguretat jurídica**, en quant la solució proposada no estableix un marc estable, predictible, integrat, clar i de certesa que, al mateix temps, faciliti el seu coneixement i comprensió i, en conseqüència, l'actuació i presa de decisions per part de persones i empreses, vulnerant igualment el marc jurisprudencial aplicable; i ,finalment **eficiència**, en quant no racionalitza la gestió del servei ni evita càrregues innecessàries.

Al nostre entendre, a la vista del text de l'Avantprojecte creiem que, de mantenir-se aquest en el seu redactat, els objectius de la nova regulació tal i com venien establerts a la Memòria Preliminar no només no s'assoliran sinó que la qualitat del servei es pot veure seriosament afectada.

**PRIMERA.- DEFECTES DE L'AVANTPROJECTE EN TERMES DE QUALITAT NORMATIVA.**

Tot i que al document que s'annexa es tracta de manera més detallada, la redacció actual de l'Avantprojecte genera dubtes des del punt de vista de la tècnica normativa adoptada i el compliment del principi de seguretat jurídica, recollit a l'article 9.3 de la Constitució, en termes de certesa i previsibilitat dels manaments o interpretacions que es desprenen dels articles de l'Avantprojecte.

Sense ànim de ser exhaustiu, l'Avantprojecte dona una rellevància significativa a les instruccions tècniques, que es defineixen com especificacions per explicitar o facilitar l'aplicació de la normativa. Però posteriorment es configuren al llarg de l'articulat, en quant al seu contingut, com veritables normes jurídiques que despleguen previsions legals i produeixen efectes en

relació amb tercers i, tot i aquesta ampliació en quant a la seva finalitat, es sotmeten a un procediment d'elaboració i aprovació mancat de qualsevol tipus de garantia procedimental.

D'altra banda, el servei d'ITV, tot i que es configura com un servei econòmic d'interès general (atenent a que presenta unes característiques específiques de missió d'interès públic que la diferencien d'altres activitats econòmiques, i que comporten l'exercici o compliment d'unes obligacions de servei públic), no es configura a l'articulat, en quant al model de prestació del servei, d'una manera clara i precisa, solapant-se les diferents modalitats de prestació del servei de manera indiscriminada, admetent al marge del règim d'autorització fórmules de gestió de veritables serveis públics , habilitant igualment en genèric fórmules de gestió directa i indirecta en quant a les estacions mòbils i, fins i tot, admetent que en determinats àmbits subjectius coincideixi l'autorització d'estacions fixes amb l'encàrrec del manteniment del parc mòbil.. Finalment, s'introdueix una habilitació genèrica per garantir la universalitat del servei, aplicant fórmules de subsidiarietat, utilitzant aquest concepte sense que es defineixi a la norma, el que aprofundeix la situació d'inseguretat jurídica.

També és important destacar que s'atribueix l'exercici de potestats administratives als operadors, el que és jurídicament incorrecte, i el règim d'incompatibilitats del servei d'ITV es pot considerar defectuós ja que, tractant-se de la pedra angular per garantir l'objectivitat, no conté una definició suficient del que s'ha d'entendre per entitats vinculades ni, menys encara, es pot considerar exhaustiu en l'enumeració de les activitats que mereixen ser considerades incompatibles.

El mateix s'ha de dir de la regulació del règim de tarifes, que és clarament millorable, ja que es limita a establir un règim de tarifes màximes, però els criteris per a la seva determinació són totalment inconcrets i oberts. Més encara, s'introdueixen conceptes com la sostenibilitat i medi ambientals, o baixes emissions, que no tenen relació alguna amb el que estrictament és l'objecte de l'activitat d'ITV, en termes de definició del règim tarifari.

La manca de rigor és igualment predicable en quant a la regulació del règim sancionador. No tan sols en la part sistemàticament prevista (Capítol II del Títol IV), sinó que també s'inclouen previsions enmig de l'articulat que haurien d'incloure's en seu sancionadora i, en els termes que s'han plantejat, no respectant els principis de la potestat sancionadora i del procediment sancionador.

És el cas de la suspensió temporal prevista a l'article 9, la qual no pot derivar-se de manera indiferenciada d'un procediment sancionador, d'un procediment d'inspecció, o d'una revocació,

ja que són institucions clarament diferenciades i que no poden associar-se totes elles a una suspensió.

La mateixa crítica és traslladable a les causes de suspensió, que podrien arribar a configurar supòsits de vulneració de la prohibició del *non bis in idem*, o la pròpia regulació de les causes de finalització de la suspensió temporal de l'autorització, que acaben configurant un estrany procediment administratiu autònom al marge de qualsevol procediment coetani.

El mateix es pot dir de la regulació de la revocació, obviant la seva naturalesa, d'acord amb la doctrina administrativa moderna, com institució aplicable als actes desfavorables o de gravamen. Pel contrari, l'Avantprojecte incorpora la revocació configurant-la com a conseqüència d'una resolució ferma sancionadora, el que suposa una duplicitat de procediments altament estranya, com ho és la figura de la revocació a sol·licitud del subjecte autoritzat.

Com ja hem indicat, el capítol referent al règim sancionador és clarament millorable, contenent errors molts greus de regulació, tant pel que fa a la delimitació dels subjectes responsables, com pel que fa al compliment del principi de tipificació, amb una habilitació a favor del reglament totalment genèrica.

Igualment, la classificació de les infraccions és errònia, en configurar com infraccions molt greus el que constitueixen circumstàncies agreujants, dedicant una especial atenció a la reincidència com a criteri de tipificació quan hauria de ser agreujant, preveient la publicitat de la sanció com un instrument potestatiu, o introduint les multes coercitives en el procediment sancionador, trencant la naturalesa que els hi correspon de formes d'execució dels actes administratius ferms.

En resum, caldria una revisió total de l'apartat corresponent al procediment sancionador.

Igualment, les condicions d'exercici de la potestat inspectora no són clares, enumerant facultats que no són pròpies d'aquests empleats públics i preveient actuacions de supervisió concreta de vehicles que no encaixen amb la realitat de l'activitat d'ITV.

El mateix es pot dir de la regulació o condicions d'autorització, on s'introdueixen paràmetres no directament relacionats o responsabilitat del subjecte autoritzat, la manca de regulació del canvi de titular de les estacions fixes, o l'alt grau de manca de concreció del règim de prestació del servei en el cas de les mòbils.

També caldria revisar el contingut de les disposicions addicionals, en la mesura de que la regulació de les situacions de transició en relació amb els antics operadors no compleix amb el

principi d'igualtat ni respecta el dret a la tutela judicial efectiva, introduint previsions d'impossible compliment, i obviant el dret dels operadors actuals amb títol vàlid, que poden trobar-se privats del seu dret, sense que la proposta legislativa reconegui cap mecanisme compensatori de la privació de drets que es pot derivar de la mateixa i, fins i tot, trasllada obligacions de servei públic, com la que es conté a la disposició transitòria. Afegir que, tal i com es redacten les Disposicions Addicionals en l'Avantprojecte, semblaria que el procediment de reversió no s'ha conclòs, tal i com vàrem predicar donat que s'estava treballant en un nou marc del servei i projecte legislatiu, i per una major seguretat jurídica. Tanmateix, això s'ha vist afectat amb certes resolucions emeses en els darrers dies.

Finalment, el dret d'adquisició preferent, en quant als criteris d'adjudicació, en termes de legalitat, són molt restrictius i, al mateix temps, introdueixen criteris que haurien de ponderar-se de manera separada, ja que la qualitat i el preu, tal com passa amb la normativa de contractes, no poden ser objecte de la mateixa ponderació. Això al marge de què discrimina als operadors actuals amb títol vàlid, en quant les condicions derivades del conveni col·lectiu que els hi aplica, els perjudica notòriament davant d'altres licitadors que no haurien de suportar una càrrega econòmica, en termes laborals, equivalent.

En resum, imprecisions en el text de l'Avantprojecte que, a l'hora de la seva interpretació i aplicació, afectarien a la qualitat de la prestació del servei i perjudiquen, en termes econòmics i comparatius, a APPLUS.

**SEGONA. POSICIÓ D'APPLUS EN QUANT A L'AVANTPROJECTE I A L'AFECTACIÓ ALS SEUS DRETS**.

A l'hora d'entendre l'encaix de la posició d'APPLUS, com prestador basat en un títol vigent, no podem obviar que a l'apartat b) pàg. 6 de la Memòria General i Preàmbul de l'Avantprojecte pág. 2, es reflecteix erròniament el contingut de las sentencies del Tribunal Suprem que, entre d'altres, afecten a APPLUS. Es diu "*A més, la sentència STS 870/2016, de 29 de març de 2016, també va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010, que efectuava una adjudicació de patrimoni públic als antics concessionaris en la mesura que se'ls mantenia el gaudiment dels béns i drets derivats de les concessions anteriors. Atès que els operadors provinents de les antigues concessions estaven obligats a pagar a la Generalitat de Catalunya una contraprestació econòmica per l'ús dels béns i drets de les antigues concessions, el Tribunal Suprem també ha anul·lat l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, pel 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*."

En efecte, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya i posteriorment el Tribunal Suprem van anul·lar la Disposició Addicional Segona del Decret 30/2010 que permetia als antics concessionaris l'ús dels bens i drets de les anteriors concessions. Però, segons el Tribunal Suprem, aquesta disposició preveia una cessió directa dels bens públics que era contrària a l'article 107 de la Llei 33/2003 (LPAP) **ja que no s'havia justificat suficientment el seu encaix en cap dels supòsits de l'adjudicació directa regulats en aquest precepte**. Es important tenir present, a aquests efectes, que la sentència no declarava la nul·litat de la Disposició Addicional Segona del Decret 30/2010 pel seu propi contingut en un sentit material (no declara la impossibilitat jurídica d'adjudicació directa d'actius als antics concessionaris) sinó en atenció a la manca de justificació en l'expedient dels supòsits que, d'acord amb l'article 107.1 de la LPAP, permeten exceptuar la regla general de l'adjudicació dels contractes per a l'explotació de béns i drets patrimonials mitjançant un procediment de licitació pública. Es tracta, per tant, d'una qüestió essencialment formal i procedimental.

De la mateixa manera, no es conté a la documentació que integra l'expedient cap menció a la Sentència del Tribunal Suprem nº 1001/2016 de 6 de maig, que va reconèixer el dret de APPLUS en els següents termes (el subratllat és nostre):

> *"… Hemos de señalar, en primer lugar, que el objeto del recurso contencioso administrativo lo constituyen de forma directa las autorizaciones señaladas al inicio, otorgadas en 2010 así como, de forma indirecta, el Decreto 30/2010. Las referidas autorizaciones fueron dictadas al amparo de una normativa ahora sustancialmente modificada y otorgaban a las sociedades afectadas, antiguas titulares de concesiones, nuevas concesiones por 30 años al amparo de lo dispuesto en la normativa que explicamos a continuación. (…)*
>
> ***A. La continuidad del servicio por los antiguos concesionarios.***
>
> *(…)*
>
> ***Pues bien, hemos de rechazar la pretensión de que califiquemos la previsión de que los antiguos concesionarios accedan a una autorización bajo el nuevo sistema deba calificarse como un procedimiento privilegiado y discriminatorio y ello por las siguientes razones.***
>
> *(…)*
>
> ***En segundo lugar, porque tanto la Ley de Seguridad industrial 12/2008 (disposición adicional segunda apartado 1), como el Decreto 30/2010 que la desarrolla (artículo 80.2 y disposición adicional primera) someten a los operadores del servicio titulares de las antiguas concesiones al pleno cumplimiento de los requisitos establecidos con carácter general para la prestación del servicio en el nuevo sistema. Y en ese sentido no resulta discriminatorio que se contemple una situación especial como es la de los antiguos concesionarios, en lo que viene a ser una prórroga de las antiguas concesiones sometida al cumplimiento tanto de las obligaciones derivadas dichas concesiones como a los requisitos establecidos por la nueva normativa.***
>
> ***(…)***

> ***Finalmente y en lo que respecta a las resoluciones directamente impugnadas (de autorización a las antiguas concesionarias Applus Iteuve Technology, SL,*** *Applus ECA-ITV y Revisiones de Vehículos como titulares de estación técnica de vehículos)* ***resultan conformes a derecho excepto en lo relativo al régimen previsto respecto al uso de los bienes públicos procedentes de las antiguas concesiones****, regulación en la disposición adicional segunda del Decreto 30/2010, que hemos declarado nula."*

Per consegüent, **aquestes autoritzacions a data d'avui continuen essent vàlides i vigents en quant a l'habilitació dels antics concessionaris per al servei d'ITV (dimensió subjectiva), així com quant a l'habilitació per a l'exercici de l'activitat respecte de les estacions d'ITV procedents de les anteriors concessions l'ús dels quals no pot considerar-se contrari a la normativa de patrimoni (dimensió objectiva).**

Pel contrari, la proposta que es fa a l'Avantprojecte en quant a la posició dels operadors que presten el servei d'acord amb un títol vàlid i vigent suposa una previsió normativa singular, en els termes que han estat definits per part del Tribunal Constitucional (STC 203/2013), que exigeix que les normes singulars no suposin una discriminació i, al mateix temps, han de complir amb el principi de interdicció de l'arbitrarietat dels poders públics.

El control de la decisió legislativa adoptada s'ha de realitzar des del control dels fets determinants i, d'altra banda, mitjançant el control que es deriva dels principis generals del dret, incloent-hi el principi de proporcionalitat.

A la vista d'aquestes previsions, entenem que l'Avantprojecte no supera, en quant a la decisió adoptada, els requeriments abans indicats, ja que la posició dels operadors que presten el servei basada en un títol vàlid (disposició addicional segona) és pitjor a la situació que s'aplica als operadors que es contenen a la disposició addicional primera, els quals són mereixedors de l'aplicació d'un règim d'autorització més favorable que al d'altres prestadors, i això malgrat que el seu títol per a realitzar l'activitat d'ITV va ser anul·lat.

D'igual manera, l'Avantprojecte no respecta ni garanteix, ni tan sols com a mesura compensatòria, una eventual pèrdua del dret a l'autorització que, actualment i en el cas d'APPLUS, s'ha reconegut jurisprudencialment fins l'any 2035.

En aquest punt, és important destacar que, arran del marc normatiu precedent, APPLUS va optar a l'autorització sota la llum d'un concret marc normatiu que ara es pretén modificar. APPLUS va veure-se'n forçada a una escissió (cfr. escissió d'APPLUS ECA-ITV, S.A. i consegüent transferència d'11 estacions) per a complir amb una exigència de quota màxima de mercat que després va ser declarada nul·la i al mateix temps no va poder acudir al concurs convocat arran del Decret 45/2010.

Ara bé, malgrat tenir autoritzacions vàlides i vigents, malgrat que el Tribunal Suprem va confirmar que no es discriminatori contemplar la situació especial com antics concessionaris que presten el servei a determinades estacions i que es possible i conforme a llei l'adjudicació directa de l'ús dels bens una vegada reverteixen i exceptuar la regla general de l'adjudicació dels contractes per a l'explotació de béns i drets patrimonials i malgrat que, tot i haver estat declarada nul·la la contraprestació econòmica, aquesta s'ha perpetuat des d'aleshores i la Generalitat ha continuat ingressant el que ella mateixa ha determinat.

Pel contrari, no està de més recordar que les tarifes es troben congelades des del 2010, amb el perjudici econòmic que igualment es produeix, sobretot tenint en compte la situació econòmica inflacionista que estem vivint des de fa temps.

**TERCERA. LA PROPOSTA NORMATIVA NO GARANTEIX EL COMPLIMENT DEL PRINCIPI D'UNIVERSALITAT I QUE EL SERVEI ES PRESTI DE FORMA SUFICIENT A TOT EL TERRITORI**

La nostra experiència en altres comunitats autònomes ens permet dir que aquest objectiu és **clau,** i especialment a Catalunya, donada la seva **singularitat geogràfica i de distribució de la població** i dir, així mateix, que únicament els models que permetin a l'Administració regular les ubicacions de les estacions o la cobertura territorial assoliran adequadament aquesta cobertura geogràfica. En efecte, el model actual va ser dissenyat precisament pensant en cobrir de forma suficient tot el territori català, i aquest era l'objectiu del Decret 45/2010 d'aprovació del Pla Territorial. No obstant, l'Avantprojecte opta per una ponderació territorial molt complexa i que planteja seriosos dubtes en quant a la seva aplicació efectiva i eficaç.

Fins ara, la cobertura territorial a Catalunya ha estat millor que la d'altres comunitats autònomes, tal com resulta de les dades següents: a Catalunya hi ha 1 estació per cada 665 km2, quan la mitjana espanyola és d'una estació per cada 1.090 km2. Igualment, comparant amb d'altres comunitats autònomes amb semblant número d'inspeccions i parcs de vehicles, aquestes tenen la següent cobertura: Aragó 1 estació cada 1.591Km2, Castella - Lleó 1 estació per cada 2.298 km2, Castella- La Manxa 1 estació per cada 1.766 Km2 i Galícia 1 estació per cada 1.183 Km2. Això provaria que una major cobertura territorial no seria una necessitat imperiosa, tanmateix, si aquest fosi un objectiu de la norma que tots veiem com a legítim, en cap cas l'actual text vindrà a garantir-lo. De fet, un possible efecte seria que les noves estacions que s'obrin es concentrin en una concreta comarca (per exemple, per que des-de un punt de vista urbanístic sigui més interesant o per que fos una zona en un eix de major activitat o trànsit circulatori-cas

de Madrid) i per tant, finalment, la descompensació de les estacions i del servei envers els ciutadans s'incrementi i la universalitat perseguida no s'assoleix-hi.

És evident que, en tractar-se d'un servei econòmic de interès general, la garantia de la seva universalitat és essencial, el que és especialment rellevant en aquest cas, on a més s'ha comprovat - especialment en una anàlisi des de l'òptica de la competència- que allí on els usuaris poden elegir lliurement qualsevol operador legalment habilitat, **la dinàmica del mercat és que no és habitual que els consumidors es desplacin a zones diferents de la seva residència o activitat habitual**, tot i que la importància de la proximitat geogràfica de l'estació d'ITV varia depenent del tipus de vehicle i usuari (ex. usuaris professionals). Així, la cobertura geogràfica que asseguri la proximitat de les estacions és molt rellevant per als usuaris donat que un **factor determinant de la seva elecció és la ubicació de l'estació**[1]**.** No obstant la Memòria d'Avaluació de l'impacte menciona el cens de vehicles com a criteri per avaluar les necessitats de serveis, però no aporta els criteris que aplica per arribar a la ponderació que realitza

**QUARTA. QUALITAT DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI: L'AVANTPROJECTE, EN EL SEU ACTUAL REDACTAT, NO PERMETRÀ GARANTIR-LA AMB ELS NIVELLS ACTUALS/CONDUIRÁ A LA SEVA DISMINUCIÓ**

No cal recordar que, essent un servei públic d'interès general, la responsable de garantir-lo es precisament l'Administració i, al nostre cas, la Generalitat de Catalunya[2]. Ens sembla per tant molt rellevant transmetre la nostra inquietud per les conseqüències quant a la qualitat del servei que es poden derivar, cas que l'Avantprojecte fos aprovat amb el seu tenor actual. Com bé diu la Memòria General, la qualitat es essencial com a element per a aconseguir els objectius que

[1] Cas de Castella- La Manxa, comunitat amb un règim liberalitzat des de l'any 2005, que ha hagut de prendre mesures restrictives per evitar tenir un territori saturat d'estacions en les zones on hi ha més demanda i desatenent zones més despoblades. En aquest sentit s'ha aprovat el Decret 8/2019, de 5 de març, pel que es regula la prestació del servei d' inspecció tècnica de vehicles en el que l'exposició de motius assenyala: "*Los informes técnicos han verificado una concentración de estaciones de inspección técnica de vehículos únicamente donde existe más demanda, concluyendo que su localización geográfica está relacionada con la proximidad a las principales autovías y autopistas y carreteras nacionales. El nuevo régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio no ha tenido en cuenta ni la densidad demográfica ni la dispersión de la población destinataria del Servicio en Castilla-La Mancha. La zonificación de las nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos no puede dejarse a la libre iniciativa de los particulares, sino que tiene que constituir un servicio prestado en condiciones de seguridad, calidad y cercanía al ciudadano, de acuerdo con las exigencias del parque de vehículos, la ubicación de las instalaciones autorizadas y la dispersión geográfica de la región. Las medidas propuestas se consideran necesarias, adecuadas y proporcionadas para alcanzar los objetivos que se persiguen.*

[2] Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014 relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seus remolcs (considerant 15, 31 i article 4.2); a Espanya es una competència autonòmica (Sentència Tribunal Constitucional 332/2005 de 15 de desembre), l'article 14.1 del Real Decreto 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles i art. 139 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

marca la normativa UE en aquest àmbit; la Directiva 2014/45 reconeix la inspecció tècnica de vehicles com un element clau per a assolir la seguretat a la carretera i reduir les morts.[3]

En aquest punt, s'ha de destacar que el model actual, en termes de seguretat i eficiència, ha estat un model exitós i, en el cas d'APPLUS, les dades així ho acrediten. Tanmateix, si la Generalitat ha sigut capaç d'assegurar la qualitat del servei fins ara, l'Avantprojecte posa en perill aquest èxit.

- En efecte, amb l'apertura del mercat que preconitza, sense delimitació del número d'operadors ni planificació territorial i mantenint un sistema de tarifes màximes sense actualització (amb l'experiència de la seva congelació des-de 2009 fins a l'actualitat-15 anys!), qualsevol lògica econòmica farà veure que es previsible que els operadors competiran com sigui possible. Donat que hi haurà pocs elements per això (caràcter obligatori de la inspecció, tarifes màximes sense actualització, etc.), per a disminuir els costos hi ha dos elements claus com son la eficiència de la inspecció en temps i rigor (impacte clar en la qualitat del servei[4]) i la disminució de costos- en aquesta activitat, fonamentalment els laborals (impacte en la qualitat de les condicions del treball i per tant, en la qualitat del servei). Això, en base a la experiència en altres llocs, serà d'allò més probable en el cas de nous operadors i especialment de petits.
- Si fins ara, a Catalunya, el coeficient de rebuig en les primeres inspeccions (indicador clau i estàndard per a determinar el rigor amb el que es porten a terme les inspeccions tècniques de vehicles) era del 19% -en línia amb la mitjana nacional[5] i per tant, fins ara, es pot confiar en que els vehicles que passen per les estacions d'ITV de Catalunya compleixen amb les condicions de circulació exigides per la normativa aplicable contribuint així a millorar la seguretat viària i del medi ambient, no cal dubtar que, amb el model de l'Avantprojecte, en uns anys el coeficient de rebuig s'aproximi al de CCAA com ara Murcia (segons últimes estadístiques publicades per Ministeri de Industria Comerç i Turisme a la seva web), perdent poc a poc el prestigi assolit. Això, sense

[3] Es refereix al seu considerant 1: "*La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Para alcanzar dicho objetivo, se confía en que la tecnología de vehículos contribuya enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera*." I al Considerant 3: «*La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular*".

[4] Ja apuntava el Decret 45/2010 en la seva Exposició de Motius: *"en les zones on la demanda és més gran per la densitat de vehicles, una elevada concentració d'estacions podria comportar una tendència dels operadors a competir reduint el seu nivell d'exigències i, en conseqüència, a la disminució de la qualitat del servei."*

[5] https://www.aeca-itv.com/sala-de-prensa/noticia/mas-de-4-millones-de-vehiculos-son-rechazados-por-la-itv-en-primera-inspeccion/

esmentar que la necessitat de supervisió de la Generalitat com a responsable del servei s'hauria d'incrementar considerablement.

- El règim català actual és un model de gestió per empreses privades en règim d'autorització, tot i que amb certes característiques particulars (i com el de la Rioja i Castella- La Manxa, amb una planificació territorial) i un nombre limitat d'operadors. Cal recordar que la majoria de Comunitats Autònomes han optat per mantenir el règim de concessió[6] i diríem que un factor determinant d'aquest règim es que permet a l'Administració garantir la qualitat de la prestació del servei públic i supervisar adequadament la prestació per l'operador o concessionari. A Catalunya, fins a la data, el model d'autorització però amb número limitat d'operadors, permet la **intervenció o modulació per l'Administració i ha permès mantenir una estreta col·laboració entre operadors i l'Administració,** que s'ha materialitzat en l'establiment i seguiment de criteris tècnics comuns per a la prestació del servei i en la participació en projectes comuns[7] destinats a millorar el servei i, en conseqüència, la seguretat vial. Sense dubte, aquest nivell d' implicació no es podrà mantenir amb el model de l'Avantprojecte i les previsions de reforços que consten a la Memòria d'Avaluació es quedaran ben curts.
- Per últim, i de forma molt important, hi ha un altre factor que considerem influeix en la major qualitat del servei i és **l'estabilitat en la plantilla** de treballadors, sempre, evidentment, que aquests vagin rebent la formació adequada per poder prestar el servei de conformitat a l'evolució i exigències del sector i a la normativa. Especialment en un entorn de revisió de Directiva UE i de transformació de la mobilitat, aquest punt ens sembla primordial i ens preocupa que, amb el text de l'Avantprojecte, sense obligació ferma d'adherir-se al Conveni sectorial per als nous operadors, tindrà un impacte notable en l'estabilitat a la plantilla- sensiblement menor en els règims liberalitzats on la competència entre els operadors (molts d'ells petits), és molt alta i la rotació del personal és també molt elevada. Aquesta elevada rotació afecta a la qualitat del servei, doncs els operadors no tenen com a prioritat la formació dels tècnics que saben poden acabar anant a la competència. Per contra, en el model actual a Catalunya, amb major estabilitat a la plantilla, la formació dels inspectors i tècnics és constant. Cal posar en valor aquí que el VI Conveni Col·lectiu es l'únic sectorial a l'Estat (hi ha d'altres Convenis,

[6] Galicia, Castilla y León, Cantabria, País Vasco, Navarra, Aragón, Baleares

[7] Alguns dels projectes més rellevants en els que la col·laboració entre l'Administració i els operadors ha estat clau són els següents: l'equipament per a la comprovació de frenat de camions segons MMA (2013); l'evolució del protocol d'inspecció de vehicles agrícoles (2015); la verificació de taxímetres mitjançant GPSi (2015); l'adaptació del protocol d'inspecció de vehicles a gas (2015) i les Jornades anuals ITV Catalunya (2011 a 2017).

però d'empreses) i amb les millors condicions laborals i, per tant, qualsevol canvi dràstic podria alterar i molt l'estabilitat d'un sector amb més de 1200 treballadors.

A més, no s'ha de perdre de vista que es tracta d'un **servei obligatori** on la demanda ve determinada per la regulació. Per això, a diferència d'altres, l'usuari valora la qualitat en l'atenció que rep, però una millor qualitat tècnica de la inspecció d'ITV no és determinant en la seva elecció, raó per la qual és realment important que l'Administració asseguri aquesta qualitat. Encerta la Memòria d'Avaluació de l'impacte de les mesures proposades a l'Avantprojecte ("Memòria d'Avaluació de l'impacte") al mencionar l'elevat **absentisme** (pàg. 12-1.1.4) que, unit a l'antiguitat dels vehicles provocada per la recent crisi, comporta que més vehicles circulen sense assegurar que compleixen les condicions requerides de seguretat per a la circulació i per al medi ambient.

Però, amb tot el respecte i desconeixent els estudis realitzats per a sostenir les informacions, basant-nos en la nostra extensa experiència, estimem que les assumpcions de la Memòria d'Avaluació de l'impacte no son acurades (pàg. 21- 2.1.4-Pressupost de despeses i pàg. 22- 2.1.5 Resum comparatiu d'impacte pressupostari) i estem convençuts que el volum de sol·licituds de noves autoritzacions, així com les suspensions i tancaments, serà molt més significatiu, amb el que allò implica quant a supervisió i control de l'Administració i en última instancia, la qualitat del servei. En tot cas, recordem que, essent conscients de la necessitat d'ampliació de la xarxa actual d'estacions (no es va convocar concurs previst sota Decret 45/2010 -zona II), en anteriors aportacions ja vam proposar possibles noves apertures i una adaptació de la xarxa d'estacions amb línia de l'evolució que s'ha produït i del **creixement esperat del parc de vehicles**. Ara bé, el disseny del model a l'Avantprojecte no sembla tenir en compte aquest criteri, assumint per tant el risc de falta de cobertura i/o saturació, el qual també repercutirà en la percepció de qualitat del servei pels usuaris.

Per cert, parlant de la qualitat del servei es important dir que, tot i que es dedica part de la Memòria d'Avaluació de l'impacte a descriure les deficiències i problemàtiques del servei (pàg. 8-13, punt 1.1.3, i pàg. 53 punt 5.b Arbre del problema), ens sorprèn molt aquest èmfasi donat que (i) consultant l'Informe anual del Síndic de Greuges fet al Parlament al març de 2023, en les seves 430 pàgines no hi cap referencia al servei ITV [8]; (ii) igualment, com bé coneix aquesta Direcció General a través dels informes mensuals que els operadors li presentem, en temps d'espera es compleix amb els indicadors establerts a la normativa aplicable; finalment, (iii) les aportacions de la ciutadania a la Memòria Preliminar al 2023, d'haver sigut un servei problemàtic

[8] https://www.sindic.cat/site/unitFiles/9302/Informe%20al%20Parlament_2022_cat.pdf

i que causés malestar social, calia esperar que haurien estat molt més nombroses quan en total van ser 8[9] i no precisament referides a problemes de qualitat del servei. Per afegir una dada de context: a Catalunya es fan més de dos milions i mig d'inspeccions ITV al any

Hi ha dos aspectes especialment rellevants: el **règim d'incompatibilitats i el règim de tarifes**.

- Pel que fa al primer extrem, la qualitat del servei i la independència i objectivitat es troben directament relacionades amb el règim **d'incompatibilitats -certament millorable-** que, sota l'article 6 proposat, es queda *molt per baix de l'actual i de la regulació estatal entre d'altres*, amb el risc de no garantir suficientment la independència en la prestació del servei, factor absolutament essencial en la qualitat.
- Pel que fa a la **tarifa del servei**, al marge del que ja s'ha indicat en relació amb la indefinició del seu règim de fixació, cal tenir present que el determinant és la proximitat de l'estació. En tot cas, si bé pot semblar que un major número d'operadors pot tenir un efecte de reducció de preus (es la lògica a d'altres mercats de productes o serveis), això no es dona al servei d'ITV.

  A Catalunya els preus són preus màxims, regulats per la Generalitat, que no han variat des de 2010. Però sí que podem dir que els usuaris del servei a Catalunya poden considerar que estan pagant un preu més econòmic que en altres comunitats autònomes amb altres règims de prestació del servei i que, amb tota seguretat, aquells usuaris veurien incrementar els preus si hi hagués una liberalització total del servei, per molt que podessin elegir entre molts més operadors. L'anterior es veu reflectit a la taula obtinguda de les dades que publica AECA-ITV[10]. Veiem, per exemple, que en relació a les tarifes dels turismes dièsel, la tarifa que s'aplica a Catalunya és una de les més baixes de l'Estat espanyol.

  **Així, les tarifes de Catalunya avui no només són més barates, comparades amb les d'altres comunitats autònomes, sinó també comparades amb les tarifes que**

[9] https://participa.gencat.cat/processes/lleiitv2023 més les aportacions dels col·lectius (13) i això malgrat que, com s'indica a l'Informe de retorn, "*Durant el període de temps de consulta, s'ha realitzat una àmplia difusió a través de diversos mitjans per tal d'incentivar la participació i el debat en relació amb aquesta temàtica entre tots els col·lectius implicats*".

[10] Veure igualment https://facua.org/es/documentos/itv2023.pdf Noti's igualment que en aquesta taula no hi apareixen les tarifes de les comunitats de Madrid i Múrcia ja que en elles els preus són lliures. De tota manera, els preus que apareixen en les pàgines web dels operadors de la comunitat de Madrid oscil·len entre els 50 i els 62 euros pel que fa, per exemple, als turismes dièsel. Però aquests són preus de venda al públic sobre els que normalment s'apliquen descomptes per part dels operadors (per atreure usuaris). Com que el preu final que paga el consumidor com a mitjana a la comunitat de Madrid no es pot calcular per no tenir dades de tots els operadors, només podrem comparar el preu que APPLUS aplica a Catalunya (segons la taula anterior) i els que aplica a Madrid, resultant que la tarifa que s'aplica a Madrid, a pesar dels descomptes oferts, és més elevada que a Catalunya per a totes les categories de vehicles (i podem suposar que la resta d'operadors aplicaran una dinàmica similar en el sentit de que malgrat els descomptes i ofertes, el preu final no necessàriament es inferior al de Catalunya).

**s'apliquen en altres països europeus, tant si són preus fixats per l'Administració competent com si són preus lliures**.

**QUINTA. L'AVANTPROJECTE INCREMENTARÀ LES CÀRREGUES ADMINISTRATIVES INJUSTIFICADES.**

La Memòria feia referència a aquest darrer objectiu, tot i assenyalant que

> "*L'avantprojecte de llei que es proposa tramitar eliminaria determinades restriccions exclusivament econòmiques, no relacionades amb la qualitat del servei, que la llei 12/2008 del 31 de juliol, de seguretat industrial estableix i té en compte la Directiva 2014/45/UE de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques de vehicles de motor i dels seus remolcs ...*"
>
> *"Amb el projecte es pretén suprimir també càrregues administratives injustificades a les empreses prestadores del servei. Aquestes mesures de simplificació administrativa i d'eliminació de càrregues, són les emprades en altres àmbits normatius de la Generalitat, i les que més s'adeqüen al nostre marc jurídic nacional i europeu"*
>
> *"L'eliminació de restriccions no justificades a l'activitat econòmica només es pot produir mitjançant modificacions legislatives respecte del marc normatiu vigent"*
>
> *"Els destinataris principals d'aquesta norma són els operadors econòmics potencialment interessats a portar a terme l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles. Per a tots ells, la proposta d'un avantprojecte de llei els permetria una supressió important de càrregues administratives per tal d'accedir a l'autorització i afavorir el desenvolupament de l'activitat econòmica"*

No obstant aquesta previsió, en una primera anàlisi de l'Avantprojecte, atenent al poc marge de temps atorgat per a formular al·legacions, es constata en una primera aproximació que l'objectiu de reducció de càrregues no es deriva de l'articulat i, pel contrari, la multiplicació d'instruments que es volen interposar en la regulació de l'activitat apunten a que aquell objectiu no s'assolirà.

En el cas de les restriccions econòmiques a que fa referència la Memòria van ser les disposades en virtut de l'article 36 punts k, l i m de la Llei 12/2008, desenvolupades pel Decret 30/2010, es tractaria d'aquelles que impliquen el següent: acreditar **solvència financera necessària**, **tenir una pòlissa de responsabilitat civil en la quantia que es determini i constituir una fiança en la quantia que es determini per fer front a les possibles responsabilitats derivades en cas d'extinció de l'autorització.**

Entenem que aquest últim objectiu pot anar més enllà d'aquesta concreta norma i és un objectiu de tota Administració en ares a la simplificació administrativa. No obstant, en el cas concret que ens ocupa s'ha de tenir en compte que les possibles "càrregues administratives" o restriccions **serveixen precisament per garantir que els que prestem un servei d'interès públic vinculat a la seguretat vial** –no perdem de vista la naturalesa del servei- **hàgim de ser empreses amb solidesa econòmica-financera que podem garantir el manteniment de la capacitat tècnica requerida per la normativa i fer front a l'adaptació de les instal·lacions a l'evolució del sector de l'automòbil**. En aquest punt, cal recordar que es tracta d'un sector en plena transformació i que la normativa que regula la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles es va adaptant a aquesta evolució, tot exigint nous requisits que han de ser complerts pels operadors del servei.

Si amb l'expressió "reduir càrregues administratives injustificades" es fa referència a d'altres aspectes com l'obligació d'una configuració d'estacions determinada, règim d'incompatibilitats, necessitat d'un títol habilitant previ o determinada estructura i titulació de la plantilla i horaris o d'altres paràmetres, considerem en general que aquests requeriments estan justificats i són una eina essencial per a garantir la solvència i serietat així com el compromís a llarg termini dels operadors amb la qualitat del servei.

En tot cas considerem que, des d'un punt de vista de la regulació, no s'admeten en la normativa sistemes d'intervenció administrativa menys intenses a l'autorització o que no permetin la comprovació prèvia de certs requisits per l'Administració, com serien els sistemes de comunicació prèvia o declaració responsable a diferència d'altres serveis. Tampoc s'admet, evidentment, un sistema de llibertat de mercat absoluta on no existeixi cap intervenció administrativa prèvia per a l'inici de l'activitat d'ITV. El sistema d'intervenció administrativa ha de tenir caràcter reglat, pel que l'acompliment dels requisits establerts pel RD 920/2017 i per la normativa autonòmica ha de conduir a l'obtenció de l'habilitació-autorització, sense que es pugui atorgar cap marge de discrecionalitat a l'Administració. Per tot això, segons la nostra opinió, és precisament una de les garanties essencials del sistema del servei d'ITV en ares a la qualitat.

Per últim, no es pot perdre de vista que com menor és el control previ de l'Administració més s'intensifica una necessitat de major control a posteriori i, per tant, un sistema de liberalització total comportaria un augment important dels centres d'inspecció, la qual cosa implica la dedicació de més recursos per part de l'administració competent al control del compliment dels requeriments tècnics exigits per la normativa aplicable a fi i efecte de garantir, en tot moment, l'objectiu fonamental que s'espera de la regulació del servei, que és la qualitat en la prestació

per a preservar la seguretat vial i del medi ambient. La fructífera col·laboració entre l'administració i els operadors, que permet unificar criteris tècnics i hem destacat en un punt previ com un valor afegit per a la prestació d'un servei de qualitat i que tant valorem, deixaria d'existir en un règim de liberalització total.

## CONCLUSIÓ. CONSIDERACIÓ FINAL

D'acord amb les al·legacions que han estat formulades, entenem que caldria millorar substancialment les previsions normatives que es contenen a l'Avantprojecte analitzat, ja que en la seva redacció actual generen un alt grau d'incertesa jurídica i, en definitiva, podrien afectar a la qualitat del servei d'ITV, el qual actualment es presta amb un alt grau de satisfacció i compliment de les exigències d'interès general pròpies de la rellevància d'aquest en quant a la seguretat de les persones i del trànsit de vehicles.

D'igual manera, l'Avantprojecte no resol satisfactòriament la situació dels anteriors operadors, discriminant a aquells, com APPLUS, que tenen un títol vàlid i vigent, respecte d'altres operadors i dels nous operadors que poguessin incorporar-se a la prestació del servei.

En efecte, l'actual validesa i vigència de les autoritzacions als antics concessionaris, i en concret d'APPLUS, resulta de les consideracions següents relatives: (i) al marc jurídic del que deriven les autoritzacions dels antics concessionaris, (ii) a les particularitats de les autoritzacions dels antics concessionaris, (iii) als efectes de les Sentències del Tribunal Suprem sobre dites autoritzacions i (iv) a l'ús dels béns procedents de les antigues concessions compatible amb la legislació de patrimoni.

La regulació que es conté a l'Avantprojecte no respecta aquesta posició o dret adquirit i, en la seva aplicació pràctica, pot suposar una privació singular de drets sense que s'hagin previst mesures compensatòries i, igualment, sense respectar els pronunciaments judicials que s'han anat produint, en un marc d'alta conflictivitat jurídica.

Finalment, i com ja s'ha indicat, és un objectiu comú de totes les parts implicades que es mantingui el nivell de qualitat del servei, però no és aliena a aquesta finalitat la certesa del marc normatiu que permeti fonamentar les decisions de les persones i de les empreses amb plena seguretat jurídica.

**Per tot l'abans exposat,**

**SOL.LICITO que, havent per presentat aquest escrit i el seu Annex acompanyat, s'admetin, es tinguin per formulades les presents al·legacions dins del termini de quinze dies hàbils pel qual ha estat sotmès a informació pública l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya i, en el seu mèrit, es procedeixi a considerar-les i a admetre-les per tal de promoure, a través d'aquestes, la millor regulació de la normativa sobre ITV al territori de Catalunya i la màxima seguretat jurídica en la seva aplicació**

En Barcelona, a 8 de març de 2024

Aitor Retes Aguado

## ANNEX ÚNIC

## ANÀLISI DETALLADA DE L'ARTICULAT DE L'AVANTPROJECTE

**PRÈVIA. - Sobre el model de gestió de les estacions d'ITV adoptat per l'Avantprojecte.**

Com a consideració prèvia general i transcendental cal observar que, en el Preàmbul, apartat I, l'Avantprojecte defineix la inspecció tècnica de vehicles com un ***servei d'interès general*** relacionat amb el transport.

Per tant, entre els dos models de gestió de les estacions d'ITV que admeten els articles 14 i 21 del RD 920/2017 -dictats en transposició del Considerant (15) i de l'article 4.2 de la Directiva 2014/45/UE-, és a dir, (a) com a *servei públic* (gestionat directament o indirectament per la Generalitat de Catalunya) o (b) en *règim d'autorització*, el legislador de Catalunya **opta clarament pel model de gestió de les estacions d'ITV en règim d'autorització**.

Això és així perquè la inspecció tècnica de vehicles **no es configura com un servei públic de titularitat de la Generalitat de Catalunya** i, per tant, reservat a aquesta, amb la consegüent i necessària "*publicatio*" com a tal servei públic al mateix Avantprojecte.

Recordem que en el nostre ordenament jurídic es poden identificar tres conceptes de servei públic: (i) un concepte estricte, que indica les activitats prestacionals reservades per llei als poders públics, tal com preveu l'article 128.2 de la Constitució; (II) un concepte ampli, que inclou activitats prestacionals no reservades legalment als poders públics, però que satisfan necessitats essencials dels ciutadans, i respecte de les quals els poders públics es responsabilitzen de la universalitat de la seva prestació (com, entre d'altres, energia, telecomunicacions, sanitat, educació); i (iii) un concepte amplíssim, com a sinònim de qualsevol classe d'actuació administrativa.

El concepte de *servei d'interès general* és un concepte establert pel Dret de la UE (article 106.2 del TFUE) i es correspon amb el concepte ampli de servei públic abans referit. Els serveis d'interès general poden ser econòmics o socials. En aquest sentit, la inspecció tècnica de vehicles es correspon pròpiament amb la tipologia de serveis econòmics d'interès general.

La diferenciació entre serveis públics i serveis, en aquest cas econòmics, d'interès general ve clarament establerta a l'article 30.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que disposa que:

> *“1. Totes les persones tenen dret a accedir en condicions d'igualtat als serveis públics i als serveis econòmics d'interès general. Les administracions públiques han de fixar les condicions d'accés i els estàndards de qualitat d'aquests serveis, amb independència del règim de llur prestació.”*

Així doncs, el servei d’interès general, a diferència del servei públic en sentit estricte, no constitueix un règim jurídic específicament definit sinó un títol d’intervenció administrativa sobre una activitat liberalitzada per assegurar la universalitat d’una prestació essencial.

Ara bé, una de les conseqüències bàsiques de l’opció que fa l’Avantprojecte per un servei d’interès general no reservat legalment a l’Administració, és que aquest servei es presti per la iniciativa privada en règim d’autorització, sense que, en conseqüència, sigui possible alhora la gestió de les estacions d'ITV com a servei públic que gestioni la Generalitat de Catalunya de manera directa o indirecta.

En efecte, tots dos models de gestió són excloents entre si: si s'opta per la prestació del servei per la iniciativa privada en règim d'autorització, no és possible que aquest servei es presti també com si es tractés d'un servei públic en sentit estricte, ja sigui de forma directa o indirecta, ja que la Generalitat, tot i poder optar per aquest model de gestió segons el RD 920/2017, no fa una reserva legal expressa del servei esmentat a l'Avantprojecte. I això de la mateixa manera que, en un model de gestió d'un servei públic, no es pot prestar per la iniciativa privada si no és per mitjà d'una societat d'economia mixta o d'una concessió de servei públic.

Les consideracions anteriors es formulen perquè, com s'exposarà més endavant, l'Avantprojecte barreja indegudament ambdós models de gestió de les estacions d'ITV. En particular, aplica el règim d'autorització respecte de les estacions d'ITV fixes mentre que, per contra, aplica el règim de servei públic respecte de les estacions d'ITV mòbils, cosa que constitueix una incoherència i deficiència substancial de l'Avantprojecte.

Per això, ja anticipem que es proposa **unificar la regulació de les estacions d'ITV fixes i mòbils**, atesa la definició que fa l'Avantprojecte de la inspecció tècnica de vehicles com a servei d'interès general relacionat amb el transport i, per tant, atesa la seva opció per un règim d’autorització.

**PRIMERA. - Pel que fa a l'apartat I del Preàmbul.**

Pel que fa a l'apartat I del Preàmbul de l'Avantprojecte, s'observen una sèrie de deficiències com, en essència, les següents.

En primer lloc, cal advertir que aquest apartat del Preàmbul es troba clarament descompensat en la seva redacció, ja que dedica nombrosos i extensos paràgrafs a explicar els antecedents de la conflictivitat judicial existent al sector de les estacions d'ITV a Catalunya.

Per contra, només conté un paràgraf -l'últim de l'apartat I- que explica, de manera molt succinta i parcial, els objectius que persegueix l'Avantprojecte.

Així mateix, tret de la referència a la definició de la ITV com a servei d'interès general, el Preàmbul no explica les principals novetats que introdueix la nova regulació ni el significat i abast de les mateixes, com correspondria pròpiament a un preàmbul o exposició de motius, sobre tot tenint en compte el seu caràcter innovador respecte de la regulació anterior.

En aquest sentit es troba a faltar de manera notòria una síntesi de les idees principals contingudes a la Memòria General de l'Avantprojecte i a la Memòria d'Avaluació d'Impacte de les Mesures Propostes a l'Avantprojecte. Això sense perjudici que aquestes Memòries no contenen, alhora, un estudi detallat i profund de les conseqüències econòmiques de l'establiment de noves condicions de ponderació territorial sobre l'explotació de les estacions d'ITV, mitjançant, per exemple, una anàlisi de les tarifes necessàries per al seu sosteniment i de la corresponent repercussió als usuaris.

D'altra banda, l'apartat I del Preàmbul es contradiu amb el text articulat de l'Avantprojecte, ja que defineix amb caràcter general la inspecció tècnica de vehicles com un servei d'interès general, sense distingir entre estacions fixes i mòbils, a diferència del que, de manera totalment incoherent, passa amb l'articulat concret de l'Avantprojecte, tal com s'ha exposat a la consideració Prèvia anterior.

**SEGONA. - Pel que fa al contingut del que disposa el Títol 1. Disposicions Generals.**

Sota aquest ordinal i sota els successius, formulem més detalladament les observacions i consideracions que entenem que és rellevant destacar en relació amb el tenor literal de certs articles incorporats dins del conjunt de Títols i Disposicions addicionals i transitòria que conté la norma, tenint en compte la rellevància que apreciem que tenen a fi de modificar el text de la norma i garantir amb això la seguretat jurídica en l'aplicació de la normativa sobre ITV.

i) **Article 2.- Àmbit d'aplicació.**

Entenem que l'àmbit d'aplicació de l'Avantprojecte només s'ha de referir únicament (i) als operadors que presten o vagin a prestar el servei d'ITV i (ii) als usuaris del mateix.

No tramitant-se procediments administratius a les estacions d'ITV, entenem que no té cabuda dins aquest article la referència a *"les persones físiques i jurídiques que tramiten procediments administratius a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles"*.

ii) **Article 3.- Definicions.**

Proposem els canvis de redacció següents, així com la introducció d'altres definicions que complementen les de l'Avantprojecte:

Canvis de redacció:

b. Servei d'ITV: És el servei econòmic d'interès general que té per objecte la inspecció tècnica de vehicles, de conformitat amb les disposicions vigents, encaminada a la comprovació que un vehicle és apte per la seva utilització en la via pública, per ser conforme amb les característiques de seguretat i de protecció del medi ambient exigides i obligatòries. També comprèn la realització de certs tràmits administratius dels vehicles, el pesatge de vehicles, verificacions de taxímetres i revisions periòdiques dels tacògrafs en aquelles estacions fixes d'ITV que actuïn com a tallers o centres tècnics autoritzats per efectuar aquestes revisions.

f. Estació mòbil d'ITV: instal·lació que, reunint l'equipament adequat i necessari, complementa l'abast i la capacitat operativa de l'estació fixa d'ITV a què està vinculada per poder realitzar inspeccions tècniques a aquells vehicles i en les condicions que autoritzi l'òrgan competent.

g. Línia d'inspecció: zona delimitada dins de l'estació fixa d'ITV que inclou l'equipament necessari per inspeccionar vehicles. Les línies d'inspecció autoritzades poden ser línies per a vehicles lleugers, línies per a vehicles pesants, línies universals i línies per a vehicles especials.

h. Línia de tipus universal: Línia d'inspecció preparada per inspeccionar vehicles de qualsevol massa màxima autoritzada.

i. Línia de tipus lleuger: Línia d'inspecció preparada per inspeccionar vehicles de fins a 3.500 kg de massa màxima autoritzada.

j. Verificacions de taxímetres: Verificacions periòdiques i després de reparació o de modificació de taxímetres quan l'estació ITV fixa actuï com a organisme autoritzat de verificació metrològica.

Introducció d'altres definicions, almenys les següents:

- Estació fixa d'ITV: Instal·lacions que, reunint les condicions tècniques prescrites en aquesta Llei i altres normes aplicables, tenen per objecte l'execució material de les inspeccions tècniques que s'hagin de realitzar als vehicles i els seus components com qualsevol altra activitat que correspongui realitzar com servei d'ITV.

- Línia de tipus pesants: Línia d'inspecció preparada per inspeccionar vehicles de més de 3.500 kg de massa màxima autoritzada.

**iii) Article 4. Règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.**

Com s'ha exposat a la consideració Prèvia, l'Avantprojecte estableix un règim de prestació diferent segons quin sigui el tipus d'estació ITV amb el qual l'operador vagi a prestar el servei.

Així, per a les estacions fixes d'ITV l'article 4.1 estableix un règim d'autorització administrativa en el marc d'un mercat de lliure accés, com així ho defineix, mentre que per a les estacions mòbils d'ITV l'article 4.3 estableix una barreja veritablement incomprensible de models de gestió diferents i incompatibles entre si, ja que regula la seva prestació *en règim d'autorització per entitats concessionàries del servei o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa.*

Per intentar entendre l'abast i significat de l'article 4.3, cal posar-lo en connexió amb l'article 18, segons el qual la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils es realitzarà per entitats concessionàries de serveis o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis, entenent que, en cas de concessió de serveis, l'adjudicació del servei d'ITV suposa l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en estació mòbil.

Per tant, quant al servei d'ITV en estacions mòbils, l'Avantprojecte sembla optar per configurar aquest servei com a veritable servei públic reservat a la Generalitat, mentre que, per contra, respecte de les estacions d'ITV fixes, opta clarament per un règim d'autorització, en el marc d'un mercat de lliure accés.

Tanmateix, aquesta regulació de la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils es considera incoherent amb el model de gestió adoptat per l'Avantprojecte, sens perjudici a més de considerar-lo erroni, pels motius següents:

1) Com s'ha dit, l'Avantprojecte defineix la inspecció tècnica de vehicles com un servei d'interès general relacionat amb el transport. Per això, la Generalitat **no es reserva legalment aquesta activitat, ni per a les estacions fixes ni per a les mòbils**, és a dir, no configura aquesta activitat com un servei públic en sentit estricte, que després la mateixa Administració pugui realitzar en qualsevol forma de gestió directa o indirecta. Per això, caldria la seva *"publicatio"* com a veritable servei públic, és a dir, mitjançant la seva definició com a servei públic de titularitat de la Generalitat, reservat legalment a aquesta.

   Per contra, el que fa l'Avantprojecte és, com a conseqüència de la seva definició com servei d'interès general, establir un règim d'intervenció sobre una activitat liberalitzada, activitat que es presta per la iniciativa privada en règim de lliure accés, si bé sotmesa a una prèvia autorització administrativa i a unes preteses garanties que intenten assegurar-ne l'accés amb caràcter universal.

   Una altra cosa molt diferent és que, amb caràcter subsidiari -i, per tant, aplicant un principi de subsidiarietat a la iniciativa privada en una activitat liberalitzada-, l'Administració pugui desenvolupar aquest servei en qualsevol de les formes previstes a la Llei de Contractes del Sector Públic (LCSP), però no com a autèntic servei públic, sinó com a activitat prestacional no reservada a l'Administració i en defecte de la iniciativa privada.

   Això és el que, encara que no de manera correcta -com després s'exposarà-, estableix l'article 4.8 de l'Avantprojecte, quan disposa que:

   > *"8. Per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial es pot establir la **prestació subsidiària del servei**, de forma total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a efectes de garantir la universalitat del servei."*

   Per tant, no s'ha de confondre la prestació d'un servei públic reservat per llei a l'Administració, amb la realització per l'Administració d'activitats econòmiques liberalitzades amb caràcter subsidiari a la iniciativa privada i per garantir la universalitat del servei.

   Però el que és **del tot incoherent** és que, com sembla establir l'Avantprojecte, el servei d'ITV estigui en part liberalitzat i en part no liberalitzat, segons es tracti

d'estacions fixes o mòbils, sobretot quan, a més, com s'exposa després, la normativa estableix una necessària vinculació entre les unes i les altres.

2) En efecte, el RD 920/2017 (article 7.2 i Annex IV -A.4-) estableix que les estacions ITV mòbils són **un afegit o complement més del servei de les estacions d'ITV**, ja que les estacions ITV podran disposar d'unitats mòbils per fer inspeccions tècniques a aquells vehicles i en les condicions que autoritzi l'òrgan competent de la comunitat autònoma on estiguin situades.

   El mateix ve a establir l'Avantprojecte a l'article 4.5, ja que l'autorització per a la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils ha de contenir l'estació fixa d'ITV a què està vinculada cadascuna.

   D'aquesta manera, no sent les estacions d'ITV mòbils instal·lacions separades i independents d'ITV, sinó un reforç de la prestació del servei d'una estació d'ITV fixa i vinculat de forma inseparable a la mateixa, **no té cap sentit,** i és a més un **element pertorbador del mercat**, establir un model de gestió diferent per a les unes i les altres.

   A la Generalitat li queda sempre l'habilitació general, prevista a l'article 4.8 de l'Avantprojecte -que no distingeix entre estacions d'ITV fixes i mòbils-, per actuar al mercat amb caràcter subsidiari a la iniciativa privada, en cas que sigui necessari per garantir la universalitat del servei.

3) Així mateix, respecte de les estacions d'ITV mòbils, l'Avantprojecte, en establir que en cas de concessió de serveis l'adjudicació del servei d'ITV suposa l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV a l'estació mòbil, entra en una confusió errònia de conceptes i manca de sentit ja que, com s'ha explicat, mentre el règim d'autorització es refereix a una activitat de mercat, la concessió es correspon amb un servei públic de titularitat pública reservat per la llei a l'Administració, cosa que no és el cas.

D'altra banda, l'article 4.6 de l'Avantprojecte també preveu, de manera igualment confusa i totalment errònia, que la prestació d'aquest servei per als vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya es pugui fer en estacions fixes d'ITV de manera directa pels òrgans encarregats del manteniment del parc mòbil, mitjançant la participació en societats d'economia mixta, mitjançant concessió administrativa o per qualsevol altra forma de gestió indirecta prevista a la normativa, per després introduir el títol habilitant d'autorització administrativa per a la prestació del servei en aquesta classe d'estacions.

Aquesta previsió torna a incórrer en els mateixos errors de concepte exposats abans, ja que el que aquí fa l'Avantprojecte és, a l'empara de l'article 7.2 del RD 920/2017, reservar a la Generalitat l'autoprovisió d'aquest servei, que podrà realitzar ella mateixa de forma directa amb la seva pròpia organització (article 30.3 de la LCSP), amb un mitjà propi personificat (articles 32 i 33 de la LCSP) o mitjançant un contracte de serveis (article 17 i Capítol V del Títol II del Llibre II de la LCSP, al què es remet l'article 30.3 de la LCSP), contracte que, lògicament, només podrà subscriure amb operadors autoritzats per exercir l'activitat d'ITV. Però no s'ha de confondre amb la gestió directa o indirecta d'un suposat servei públic d'ITV, ja que ni està definit ni reservat com a tal a la Generalitat a l'Avantprojecte.

D'altra banda i quant a la possibilitat que preveu l'article 4.7 de l'Avantprojecte d'autorització d'estacions fixes per a la prestació del servei d'ITV dels vehicles que integren la flota d'empreses municipals de transports de passatgers en estacions creades específicament a aquest efecte, considerem també la improcedència i impossibilitat d'això ja que, d'una banda, contravindria els principis bàsics de la contractació administrativa que regeixen per a aquestes empreses municipals i als quals estan obligades a sotmetre's i, d'altra banda, privaria a la resta d'operadors de la prestació d'un servei al que tenen absolut dret a poder fer tenint en compte les seves pròpies característiques i la llibertat d'elecció que tenen tots els usuaris, entre ells les administracions locals, de l'estació ITV per efectuar tant la primera inspecció tècnica com les inspeccions successives després de l'esmena de defectes, vegi's a aquest efecte allò que disposa l'article 11.8 del Reial Decret 920/2017, de 23 d'octubre.

A més de l'anterior, els requisits i les obligacions que han de complir per a aquest servei els operadors que vulguin obrir aquest tipus d'estacions fixes es deixen absolutament al marge d'aquesta disposició legal i de qualsevol normativa de desenvolupament, atorgant aquí la norma una plena llibertat i competència a la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial perquè estableixi aquesta regulació a través d'una simple resolució, cosa que manca de tota justificació tècnica, com si els vehicles municipals de transport de passatgers estiguessin subjectes a una ITV diferent de la de la resta de vehicles del mateix caràcter que circulen per les vies públiques.

Per últim, abans hem fet referència a l'article 4.8 de l'Avantprojecte. Aquest estableix, en coherència amb la definició de l'activitat d'ITV com un servei d'interès general, que la Generalitat podrà establir una prestació subsidiària del servei a l'efecte de garantir-ne la universalitat, és a dir, per al supòsit que la iniciativa privada no arribi a assegurar aquesta universalitat. Però això, com hem dit, sense convertir el servei d'ITV en un veritable servei públic en sentit propi i estricte.

En conseqüència, i a l'igual que succeeix en el cas de l'autoprovisió per als vehicles del parc mòbil de la Generalitat, es considera incorrecte parlar de gestió directa o indirecta d'un servei públic, ja que es tracta simplement d'una activitat econòmica de l'Administració no reservada a aquesta que presta de forma subsidiària a la iniciativa privada i que podrà realitzar, conforme a la LCSP, ella mateixa de forma directa amb la seva pròpia organització, amb un mitjà propi personificat o mitjançant un contracte de serveis.

**iv) Article 5. Funcions dels operadors de la ITV.**

És de destacar aquí, d'entre les funcions que apareixen recollides en aquest article, la prevista a la lletra c. quant a immobilitzar cautelarment els vehicles que, com a conseqüència de l'activitat inspectora, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent.

En aquest punt l'Avantprojecte sembla desconèixer totalment la Sentència de 15 d'octubre de 2015 del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, traslladada després a diferents Sentències dictades pel Tribunal Suprem, entre d'altres, la de data 21 d'abril de 2016, núm. 870/2016, Recurs Núm. 2574/2012, que quant a aquesta qüestió, es pronuncia en el sentit següent:

> *"En este extremo la conclusión del TJUE, que consideró que **las estaciones de ITV no participan del ejercicio del poder público** en el sentido del artículo 51 TFUE, es coincidente con la sentencia impugnada, que había mantenido que el concepto de poder público del artículo 51 TFUE no se extiende a las actividades privadas sometidas a supervisión por una autoridad pública, que aparece como responsable en última instancia, y por tanto no puede aplicarse a las actividades de ITV la causa de exclusión del artículo 2.2 i) de la Directiva de Servicios".*

No gaudint doncs les estacions d'ITV de la condició d'autoritat que els pretén atribuir l'Avantprojecte, és clara de nou aquí la incorrecció que pateix la norma al respecte, havent de ser exclosa aquesta funció d'entre aquelles que han de tenir atribuïdes els operadors de la ITV.

En aquest sentit, ni l'article 9.3 de la Directiva 2014/45/UE ni l'article 11.3 del RD 920/2017 parlen d'immobilització del vehicle.

Igualment, a la lletra d. de l'article 5 de l'Avantprojecte s'aprecia l'escàs rigor en la regulació del servei ja que es preveu que els operadors han d'informar a la data de venciment de la inspecció del vehicle *als titulars* dels vehicles que hagin realitzat l'anterior inspecció periòdica a les seves estacions.

L'Avantprojecte sembla desconèixer que un percentatge significatiu dels vehicles que són inspeccionats diàriament a qualsevol de les estacions d'ITV no són portats a aquestes pels seus titulars, sinó per tercers que, o bé fan un servei professional per compte del titular o bé simplement acudeixen a l'estació per compte d'aquells simplement per facilitar-los l'accés i la realització del servei.

Per això, els operadors de les ITV únicament recullen les dades identificatives de contacte dels usuaris de les mateixes, per a poder avisar-los i comunicar-los aquests recordatoris de la propera data de venciment, i serà a aquests a qui es podrà informar, ja siguin els seus titulars o no, doncs serà d'aquests dels que es disposa de les dades de contacte per poder informar-los sobre el proper venciment de la inspecció.

**v) <u>Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'inspecció tècnica de vehicles.</u>**

Es proposa la supressió de la definició genèrica del règim d'incompatibilitats continguda a l'Avantprojecte atesa la seva completa ambigüitat, inconcreció i indeterminació. Aquesta fórmula no només genera una gran incertesa i inseguretat jurídica al mercat per a tota persona física o jurídica que pretengui actuar com a operador d'ITV dins del territori de Catalunya, sinó que també ja es pot preveure ara que serà una font segura de conflictes i litigis .

Entenem que, per contra, s'ha d'establir un número clausus d'activitats considerades incompatibles, per això determinar de forma clara i segura les regles del joc per poder entrar o no a prestar aquesta activitat dins del territori.

Així, veiem encertada la relació d'activitats identificades a l'apartat 2, si bé entenem convenient afegir a aquestes activitats, les següents:

- Companyies o mútues asseguradores a l'àmbit de l'automoció.
- Pèrits, taxadors i agents d'assegurança en el camp de l'automoció.
- Tallers de reparació de vehicles.
- Activitats de disseny, fabricació, modificació, subministrament, muntatge o manteniment de vehicles i elements que els componen que estiguin subjectes a inspecció.

Així ho estableixen les previsions normatives aplicables a les estacions d'ITV a altres comunitats autònomes.

**vi) <u>Article 7. Tarifes màximes de les inspeccions tècniques i tràmits administratius del servei d'ITV.</u>**

Considerem més adequat per al desenvolupament de l'activitat d'ITV no procedir a una regulació específica de les tarifes, possibilitant així que els operadors puguin establir en cada moment les tarifes que lliurement estimin oportunes, afavorint amb això la lliure competència entre els operadors i, en conseqüència, l'obtenció d'un preu millor per als usuaris per la demanda d'aquest servei.

Aquest model està així implementant a la Comunitat de Madrid, amb la plena satisfacció dels usuaris.

Alternativament a això, si l'Avantprojecte opta finalment per mantenir un model de tarifes màximes, considerem que només haurien d'afectar les inspeccions tècniques periòdiques.

D'altra banda, l'Avantprojecte ha de preveure explícitament l'actualització d'aquestes tarifes amb caràcter anual, ja que en una situació econòmica inflacionista com l'actual no es pot acceptar que les tarifes no s'elevin des de l'1 de juliol de 2010, data d'entrada en vigor de l'Ordre IUE/361/2010, de 17 de juny, per la qual s'estableix l'import màxim de les tarifes que han d'abonar els destinataris dels serveis de control del compliment reglamentari de la seguretat industrial i de la inspecció tècnica de vehicles als operadors de la inspecció en matèria de seguretat industrial.

A més, l'actualització haurà de prendre en consideració, exclusivament, el cost real del servei i el valor de l'Índex General de Preus al Consum interanual, ja que altres criteris diferents a aquests dos, com la norma preveu que puguin ser considerats, així entre d'altres, tant de sostenibilitat com a mediambientals, distorsionen la realitat dels costos específics i propis del servei, desvirtuant i desnaturalitzant el veritable import de la tarifa. No poden, doncs, ser considerats altres factors diferents dels dos anteriors, i no donar marge amb això la norma a la total incertesa i inseguretat que ara genera amb la seva redacció actual.

És vital per al desenvolupament adequat de l'activitat de les estacions d'ITV a fi de garantir la qualitat del servei prestat per aquestes, poder disposar d'unes tarifes que, si són màximes per ser imposades per l'Administració, resultin fixades sota uns valors absolutament objectius i degudament definits d'actualització, per la qual cosa és obligat en aquest sentit, de mantenir l'Avantprojecte aquest sistema de tarifes màximes, corregir l'actual redacció donada a l'article.

Veiem adient també apuntar aquí, ja que res no es diu sobre això, que seria convenient incloure dins de l'article les tarifes derivades de la verificació de taxímetres indicant, almenys, que s'hauran de regir pel que estableix la normativa específica en matèria de metrologia.

vii) **Article 8. Condicions tècniques de prestació del servei d'ITV.**

Si bé sota aquest article es preveu que les condicions tècniques específiques de prestació del servei es determinin per Instrucció Tècnica, s'estableix que per aquestes es fixi i reguli, entre altres aspectes, l'abast de l'activitat desenvolupada a les estacions fixes d'ITV, ús de les estacions d'ITV i el desenvolupament d'activitats alienes a les actuacions autoritzades, així com una altra sèrie de condicions totalment alienes a aquestes condicions tècniques pròpiament dites i que, per tant, no tenen cabuda en l'abast i el contingut d'una Instrucció Tècnica, tal i com es pretén, sinó en una norma reglamentària específica de desplegament d'aquesta Llei.

Les instruccions només han de servir per a l'establiment de criteris tècnics per a l'aplicació o la interpretació de disposicions administratives, però no constitueixen veritables normes jurídiques, és a dir, autèntiques fonts del Dret Administratiu, per a l'aprovació de les quals, en aquest cas, s'hauria d'observar el procediment previst a aquest efecte per a les disposicions reglamentàries.

En aquest sentit, considerem que l'article s'ha de modificar limitant l'abast de les instruccions tècniques a l'establiment de condicions pròpies i únicament tècniques, sense que puguin entrar a regular el servei d'ITV, cosa que correspon a les normes jurídiques i no a les tècniques.

viii) **Article 9. Suspensió temporal de les autoritzacions del servei d'ITV.**

En aquest article es posa en relleu novament la confusió errònia entre els conceptes de concessió i autorització respecte de les estacions d'ITV mòbils.

Ja s'ha explicat que als articles 4.3 i 18 de l'Avantprojecte es barregen incorrectament i de manera incomprensible els dos models de gestió de les estacions d'ITV, establint-se que la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils es realitzarà per entitats concessionàries de serveis o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis, entenent que, en cas de concessió de serveis, l'adjudicació del servei d'ITV suposa l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en estació mòbil.

En altres paraules, segons l'Avantprojecte, l'operador d'una estació d'ITV mòbil seria suposadament un adjudicatari d'una concessió del servei d'ITV i, només en la mesura que és adjudicatari d'aquesta concessió de serveis, se l'autoritza per fer l'activitat.

D'aquesta manera, el títol habilitant principal per fer l'activitat seria la concessió de serveis i no l'autorització, que és secundària, ja que depèn de l'adjudicació de la concessió.

Doncs bé, l'article 9 de l'Avantprojecte contradiu i desmenteix obertament això.

D'una banda perquè, segons el seu apartat 1, les autoritzacions es poden suspendre *d'ofici* en un procediment sancionador, cosa que no té cap sentit, ja que el que realment s'incompliria seria, en primer terme, la concessió de serveis, que és, com s'ha dit, el títol habilitant principal per dur a terme l'activitat. En canvi, **res no diu la norma respecte de l'incompliment de la suposada concessió**.

Això corrobora, una vegada més, la confusió i errònia aplicació de conceptes que pateix l'Avantprojecte.

D'altra banda, però, i el que és més greu, segons l'apartat 2 de l'article 9, les autoritzacions d'estacions d'ITV mòbils també es poden suspendre temporalment *a iniciativa* de l'operador d'ITV, cosa que és **contrari a la llei** en una pretesa concessió de serveis públics, ja que és condició essencial en tota concessió d'un servei públic que el concessionari presti el servei amb total continuïtat, sense que pugui unilateralment deixar-lo de prestar per iniciativa pròpia, tal com resulta de l'article 288.a) de la LCSP.

Res no diu tampoc l'Avantprojecte respecte d'aquesta pretesa suspensió d'una concessió de serveis, cosa que, altrament, seria contrari al principi de continuïtat establert a la LCSP.

Un cop més, es fa palesa la confusió i errònia aplicació de conceptes jurídics per part de l'Avantprojecte.

I el mateix cal al·legar respecte dels apartats 3, 4 i 5 de l'article 9 de l'Avantprojecte, que incorren en la mateixa confusió i error conceptual, vulnerant allò establert al nostre ordenament jurídic.

**ix) <u>Article 10. Revocació de les autoritzacions del servei d'ITV.</u>**

També s'estableix aquí la possible revocació de les autoritzacions de les estacions d'ITV mòbils, tant d'ofici com fins i tot *a iniciativa* de l'operador.

Res no es diu tampoc respecte de les suposades concessions de servei de les estacions d'ITV mòbils.

Però el més absurd és que **s'estigui admetent que el pretès concessionari d'un servei públic pot extingir la concessió per la seva sola voluntat**, **en clara vulneració de l'ordenament jurídic**, tal com resulta de l'article 294 de la LCSP.

La confusió i l'aplicació errònia de conceptes jurídics arriba aquí a un extrem de total incongruència amb el nostre ordenament jurídic, el que es considera del tot inadmissible en un text legal.

**TERCERA. - Pel que fa al contingut del que disposa el Títol 2. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.**

Seguint el mateix criteri exposat a la consideració anterior, formulem aquí les observacions i consideracions que entenem important destacar en relació amb el tenor literal de certs articles incorporats dins el conjunt d'aquest Títol.

Sense perjudici de l'anterior, avancem ja aquí que, en congruència amb el que s'ha dit en altres consideracions precedents, no es admissible la diferenciació de règims jurídics per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes i mòbils per operadors privats, raó per la qual s'ha de fer una redacció correcta a la denominació del mateix títol, no excloent-ne les estacions mòbils, ja sigui preveient en aquest cas la seva incorporació o bé obviant-hi qualsevol referència a fixes i mòbils.

Conseqüentment, considerem pertinent i necessari deixar sense contingut el Títol 3 de l'Avantprojecte i donar cabuda les particularitats pròpies i específiques del servei en estacions mòbils dins del present Títol 2.

i) **Article 11. Universalitat del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes.**

Com s'ha exposat anteriorment, l'Avantprojecte defineix la inspecció tècnica de vehicles com a servei d'interès general relacionat amb el transport.

Per tant, entre els dos models de gestió de les estacions d'ITV que admet el RD 920/2017 -dictat en transposició de la Directiva 2014/45/UE-, és a dir, (a) com a servei públic (gestionat directament o indirectament per la Generalitat de Catalunya) o (b) en règim d'autorització, el legislador de Catalunya opta clarament pel model de gestió de les estacions d'ITV en règim d'autorització.

Així mateix, com s'ha dit, com a conseqüència d'aquesta definició com a servei econòmic d'interès general, l'Avantprojecte estableix un règim d'intervenció sobre una activitat liberalitzada, activitat que es presta per la iniciativa privada en règim de lliure

accés, si bé sotmesa a una prèvia autorització administrativa i a unes garanties que assegurin l'accés a aquest amb caràcter universal, si bé aquí de dubtosa i qüestionable eficàcia com ja hem deixat exposat anteriorment. ¿Què impedeix que els futurs operadors implantin la seva activitat només en algunes comarques de la Zona A i deixin la resta de comarques sense servei? ¿Com es garanteix la universalitat en aquest supòsit?

Aquestes presteses mesures de garantia, si efectivament compleixen amb aquesta finalitat, el que d'acord amb allò fins ara disposat a l'Avantprojecte considerem que no és així, es poden imposar com a obligacions de servei públic precisament per assegurar la universalitat del servei prestat per les empreses privades.

**ii) Article 14. Procediment d'autorització d'estacions fixes d'ITV.**

En relació amb aquest article, entenem que s'ha de fer la rectificació oportuna quant a l'habilitació donada per aquesta disposició a favor de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial a fi que, per resolució dictada per aquesta, es pugui modificar la documentació que s'ha de presentar amb la sol·licitud que determina l'annex 4 d'aquesta Llei.

Considerem que la facultat per a la modificació d'aquesta documentació només pot ser competència del conseller o consellera del departament competent en matèria de seguretat industrial, per Ordre, tal com així es preveu en la Disposició final cinquena de l'Avantprojecte de Llei.

**iii) Article 16. Modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV.**

Quant a la redacció donada a aquest article a l'Avantprojecte, si bé el que disposa el seu primer apartat no genera dubtes d'interpretació, el contrari produeix en canvi el que disposa el seu apartat següent, absolutament confús i incomprensible, pel que fa a la necessitat de modificació de l'autorització quan canviïn les dades que identifiquin l'operador de la ITV que presta el servei, si aquests canvis no impliquen canvi de la personalitat jurídica de l'entitat titular. Senzillament no s'entén.

D'altra banda, sorprèn que aquest article de l'Avantprojecte no reguli, a diferència de l'article 22 -relatiu a les estacions mòbils-, la transferència de les autoritzacions per canvi de titularitat. S'hauria d'admetre i regular.

Així mateix, l'Avantprojecte no distingeix entre el canvi de titularitat de l'autorització i de la mateixa estació ITV.

Per això, l'Avantprojecte hauria de regular la transferència per canvi de titularitat, tant de les autoritzacions com de les estacions d'ITV, a fi de possibilitar-hi el lliure transit jurídic de les estacions ITV.

**QUARTA. - Pel que fa al contingut del que disposa el Títol 3. Del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils.**

Com s'ha exposat i raonat, és procedent la unificació del règim regulador de les estacions d'ITV, siguin fixes o mòbils, sens perjudici de les particularitats aplicables a cadascuna. Manca de sentit i justificació jurídica aquesta separació, per la qual cosa procedeix una refosa dels Títols 2 i 3.

D'altra banda, cal fer les observacions següents respecte de diversos articles concrets:

**i) Articles 17, 18, 19 i 20.**

Ens remetem a allò exposat i raonat a les consideracions anteriors respecte de la incongruència i incorrecció jurídica de l'aplicació simultània de dos models de gestió de les estacions d'ITV, excloents entre si quan, a més, l'activitat de les estacions d'ITV mòbils es troba vinculada inseparablement a una estació fixa, sent un reforç per a la prestació del servei d'ITV tal i com està configurada, d'acord amb el que disposa la normativa bàsica aplicable.

Així mateix, el fet que es pugui suspendre o, fins i tot, revocar la pretesa concessió de servei públic a iniciativa de l'operador contradiu obertament la LCSP.

**ii) Article 21. Modificació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils.**

Cal reproduir el comentari a l'article 16 de l'Avantprojecte.

D'altra banda, cal alertar de la incorrecció del redactat de la lletra c) de l'article 21.2, ja que se'n desprèn que no totes les estacions d'ITV mòbils han d'estar vinculades a una estació fixa, en contradicció amb l'article 3. f de l'Avantprojecte i amb l'Annex IV del RD 920/2017.

**iii) Article 22. Transferència per canvi de titularitat de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV a estacions mòbils.**

És procedent reproduir aquí les consideracions realitzades respecte de l'article 16 de l'Avantprojecte.

**<u>CINQUENA</u>. - Pel que fa al contingut de les Disposicions Addicionals que concreten les condicions de continuïtat de la prestació del servei d'ITV per part dels operadors que ho estan prestant en el moment de l'aprovació de la norma.**

**i) D.A. Primera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no procedeixen de les antigues concessions.**

La disposició addicional primera de l'Avantprojecte preveu que continuïn exercint l'activitat les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les concessions antigues.

Per tant, aquesta Disposició addicional habilita per continuar exercint l'activitat a aquells operadors que van obtenir la seva autorització en el marc del 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, i l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, per la qual s'obre la convocatòria i s'aproven les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV previstes al Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març.

No obstant això, cal recordar que la sentència del TS 870/2016 va anul·lar determinats requisits exigits pel Decret 30/2010 (distàncies mínimes entre estacions d'una mateixa empresa, quotes màximes de mercat), per considerar-los contraris a la llibertat d'establiment; i que, com a conseqüència, la sentència del TS 899/2016 va anul·lar el concurs públic convocat per l'Ordre IUE/279/2010.

D'aquesta manera, les autoritzacions dels operadors que no provenen de les antigues concessions estan anul·lades per sentència judicial, la qual és ferma.

Essent així, la Disposició addicional primera de l'Avantprojecte podria infringir l'article 24 de la Constitució, en relació amb l'article 117 de la mateixa, en la seva vessant del dret a l'execució de les resolucions judicials, ja que es podria considerar una disposició "ad causam" establerta amb el propòsit d'eludir l'execució d'una sentència judicial signatura i definitiva.

En aquest sentit, és sufiecientment il·lustrativa la sentència del TC 50/2015, de 5 de març de 2015, que declara:

> *"Asimismo, atendiendo a las circunstancias del caso, es posible apreciar que la norma impugnada, en la medida en que reproduce casi miméticamente una regulación reglamentaria previamente declarada nula, vulnera el art. 24.1 CE. Este*

*Tribunal ha afirmado reiteradamente que una de las proyecciones del derecho reconocido en el art. 24.1 CE es el derecho a que las resoluciones judiciales alcancen la efectividad otorgada por el Ordenamiento, lo que implica, de un lado, el derecho a que las resoluciones judiciales firmes se ejecuten en sus propios términos y, de otro, el respeto a su firmeza y a la intangibilidad de las situaciones jurídicas en ellas declaradas (SSTC 171/1991, de 16 de septiembre, FJ 3; 198/1994, de 4 de julio, FJ 3; 197/2000, de 24 de julio, FJ 2; 83/2001, de 26 de marzo, FJ 4, entre otras muchas). Así, en la STC 312/2006, de 8 de noviembre, ya señalamos «que* ***podría producirse una lesión del art. 24.1 CE en aquellos supuestos en los que los efectos obstativos de una ley o del régimen jurídico en ella establecido para una concreta materia fuesen precisamente hacer imposible de forma desproporcionada que un determinado fallo judicial se cumpla****, pues siendo indudable que la Constitución reconoce al legislador un amplio margen de libertad al configurar sus opciones, no es menos cierto que también le somete a determinados límites, entre ellos el que se deriva del art. 24.1 CE». Por tanto, señalamos en la misma Sentencia y fundamento jurídico que «****no tiene cabida en nuestra Constitución aquella ley o el concreto régimen jurídico en ella establecido cuyo efecto sea el de sacrificar, de forma desproporcionada, el pronunciamiento contenido en el fallo de una resolución judicial firme****. Si se quiere, dicho en otros términos, cuando de forma patente o manifiesta no exista la debida proporción entre el interés encarnado en la Ley y el concreto interés tutelado por el fallo a ejecutar. Pues en este caso, atendidas las características del proceso y el contenido del fallo de la Sentencia (SSTC 153/1992, de 3 de mayo, FJ 4, y 91/1993, de 15 de marzo, FJ 3), cabría estimar que tal Ley sería contraria al art. 24.1 en relación con los arts. 117.3 y 118 CE, al faltar la debida proporción entre la finalidad perseguida y el sacrificio impuesto (STC 4/1988, de 21 de enero, FJ 5)» (STC 73/2000, de 14 de marzo, FJ 11).”*

En definitiva, d'acord amb aquesta doctrina del TC, una disposició legal que comporta deixar sense efecte i inexecutar una sentència judicial ferma podria vulnerar els articles 24 i 117 de la Constitució.

L’anterior resulta especialment lesiu per als operadors amb títol habilitant vàlid i reconegut fins 2035, sobretot perquè la disposició addicional primera situa els operadors les autoritzacions dels quals van ser anul·lades per sentència judicial ferma en posició de privilegi i avantatge injustificat i discriminatori respecte d’aquells. I és que, mentre als operadors amb títol vàlid i vigent se'ls pretén imposar el pagament d'una contraprestació econòmica (que, a més, es configura com un conditio sine qua non per poder continuar prestant el servei), als operadors els títols dels quals van ser anul·lats per sentència ferma se'ls reposa l'autorització anul·lada i se'ls permet continuar en l'exercici de l'activitat sense exigir-los cap pagament.

Així, els operadors amb títols anul·lats per sentència judicial ferma esdevenen en millor condició que aquells altres operadors que van obtenir un títol legítim vàlid i amb vigència fins al 2035, cosa que resulta contrari a Dret.

**ii) D.A. Segona. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris .**

Tenint en compte l'abast i contingut de la Resolució complementària a la resolució d'extinció de la concessió del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya i de reversió de la concessió del servei d'inspecció tècnica de vehicles dictada pel Conseller d'Empresa i Treball en data 29 de febrer de 2024 i notificada a aquesta part el proppassat dia 5 de març, ja no procedeix recollir a aquesta Disposició el que preveu l'epígraf a) del seu primer apartat, i l'Administració ha de replantejar-se també la redacció de l'epígraf b) d'aquest primer apartat.

D'altra banda, pel que fa al títol d'aquesta disposició, i a l'al·lusió que es fa en el mateix tant a APPLUS com a TR CERTIO i PREVENCONTROL com a antics concessionaris, entenem que aquesta conceptualització és absolutament obsoleta i no encertada ni correcta, atès que les tres entitats som operadors amb títols jurídics vàlids per a la prestació del servei fins a 2035 i és a aquesta condició, i no a l'anterior, a la qual ha de fer esment i reconeixement la Llei, sens perjudici que certs drets ostentats resultin de les concessions atorgades - com el dret d'adquisició preferent-.

En tot cas, caldrà clarificar que les "resolucions administratives corresponents" a que es refereix el text de l'Avantprojecte, estan referides a la reversió i que, un cop finalitzada aquesta, no hi hauria cap altra compensació econòmica a abonar per els operadors i, per tant, el apartat 2 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021 de 29 de desembre haurà de derogar-se.

**iii) D.A. Tercera. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris.**

Sense perjudici d'allò que ja s'ha dit en relació amb la disposició anterior (pel que fa la denominació obsoleta i improcedent d'antics concessionaris emprada per identificar als tres operadors amb títol habilitant vàlid, la qual es repeteix en aquesta Disposició), la Disposició que ara ens ocupa conté el règim aplicable a les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV, els béns immobles del qual són en règim de propietat.

Pel que fa a aquestes estacions fixes, aquesta Disposició addicional preveu les actuacions següents, i en l'ordre següent:

1) La reversió dels béns procedents de les antigues concessions a la Generalitat de Catalunya, si bé es manté la vigència de les autoritzacions existents en les mateixes condicions.

   Per tant, malgrat la reversió, els operadors actuals continuaran prestant el servei en aquestes estacions.

2) L'alienació onerosa mitjançant subhasta de les estacions fixes d'ITV i el seu equipament, amb subrogació de l'adjudicatari en les obligacions laborals vigents en el moment de l'adjudicació.

3) L'atorgament de noves autoritzacions, d'acord amb la nova normativa, i l'extinció de les autoritzacions actualment existents.

Cal destacar que l'apartat 1.c) de la Disposició addicional tercera preveu que, en el procediment d'alienació onerosa de les estacions, s'hauran de respectar els requisits exigibles per a l'autorització d'estacions fixes d'ITV que estableix l'article 12 de l'Avantprojecte, entre les quals es troba el compliment dels criteris de ponderació territorial de l'apartat 1 de l'annex 1.

Ara bé, això és en realitat inviable, ja que, d'acord amb la seqüència temporal que ha quedat exposada, les noves autoritzacions s'atorgaran després de l'alienació directa -com després s'exposarà- o, en el seu cas, com a conseqüència de la subhasta, de manera que serà en aquest moment, i no abans, quan, en el seu cas, es podrà comprovar si es compleixen els requisits per a l'autorització d'estacions fixes que estableix l'article 12 de l'Avantprojecte, inclòs el criteri de ponderació territorial de l'apartat 1 de l'annex 1 .

Cal tenir en compte, a més, que un operador pot concórrer a la subhasta de diverses estacions fixes, per la qual cosa la verificació del compliment per aquest operador dels criteris de ponderació territorial -tal com estan definits a l'apartat 1 de l'annex 1- només serà possible quan sigui definitiu el resultat de totes les alienacions directes o, en el seu cas, de les subhastes, ja que només en aquest moment es coneixerà el número de línies que l'operador té a les zones B i C i, per tant, quantes estacions ha de tenir "prèviament" autoritzades a la zona A.

En conseqüència, s'ha de replantejar el model dissenyat a la disposició addicional tercera.

D'altra banda, entenem que la Disposició addicional tercera de l'Avantprojecte hauria d'incloure també en el seu àmbit d'aplicació les estacions fixes d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, la qual cosa simplificaria la normativa i evitaria reiteracions innecessàries. Per tant, s'hauria de suprimir la Disposició addicional quarta i incorporar la regulació de les estacions fixes d'ITV propietat de la Generalitat a la Disposició addicional tercera.

Finalment, la Disposició addicional tercera també hauria d'identificar entre les estacions incloses en el seu àmbit d'aplicació les estacions d'ITV mòbils operades pels mateixos operadors, ja siguin estacions mòbils adscrites a estacions fixes els béns immobles de les quals són propietat dels mateixos o adscrites a estacions fixes d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya.

Això és així perquè les estacions mòbils haurien d'incorporar-se al mateix procediment de reversió i alienació de les estacions fixes a què es troben adscrites o vinculades

**iv) D.A. Quarta. Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat.**

Com ja apuntàvem en l'anàlisi de l'anterior disposició addicional, proposem la supressió del contingut d'aquesta disposició addicional quarta, subsumint-la amb l'anterior amb vista a una simplificació de la norma, atès el procés d'alienació i autorització que és el mateix regulat per a tots dos supòsits.

**v) D.A. Cinquena. Dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris.**

Sense perjudici del que s'ha dit anteriorment quant a l'obsolescència i improcedència de l'expressió emprada d'antics concessionaris, la nostra consideració i observació al que ha estat establert sota aquesta Disposició és que aquesta va en línia amb el que ja se'n deriva de l'aplicació de la normativa estatal de patrimoni, la qual té el caràcter de legislació bàsica en allò establert a l'article 103, apartat 1 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, reconeixent als actuals operadors, com a titulars que són de drets vigents en relació amb l'alienació onerosa dels béns adscrits al servei, el seu legítim dret per a la seva adquisició preferent.

No obstant això, s'ha de destacar que la legislació patrimonial empara també l'adjudicació directa d'aquests béns als actuals operadors del servei com a titulars legítims que són d'aquest dret d'adquisició preferent reconegut per disposició legal.
En efecte, d'acord amb l'article 137.4.h) de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del Patrimoni de les Administracions Públiques, cal acordar l'adjudicació directa, entre

altres supòsits, “quan la venda s'efectuï a favor de qui ostenti un dret d’adquisició preferent reconegut per disposició legal”.

Ostentant, doncs, aquests operadors la titularitat d'aquest dret, conforme els és reconegut a aquests per la normativa estatal de patrimoni que té el caràcter de legislació bàsica, no hi ha obstacle per a la seva adjudicació directa d'acord amb el que estableix aquest precepte, considerant a més per sostenir amb més arguments la conveniència de tal adjudicació directa, el fet que sense perjudici d'aquesta condició d'antics concessionaris, gaudeixen tots ells de títols habilitants vàlids conferits per la Generalitat per poder operar les estacions ITV fins al 2035, en el cas d'APPLUS ITV, d’acord amb  Resolucions del Conseller d`Innovació, Universitats i Empresa, de dates 22 i 28 de juny de 2010.

vi) **Proposta d'incorporació d'una nova disposició addicional que garanteixi la continuïtat del servei després de la finalització de les concessions per preservar el manteniment dels drets laborals del personal que presta els seus serveis a les estacions d'ITV que seran objecte de reversió.**

Applus+ Iteuve entén que la Llei ha d'afavorir la continuïtat d'aquests treballadors als seus llocs de treball, cosa que té rellevància no només sota l'òptica dels seus drets sinó també sota la del principi de continuïtat del servei.

La culminació dels processos de reversió posarà en situació de vulnerabilitat el personal afectat per l'alienació d'aquelles estacions revertides i, per tant, ja propietat de la Generalitat de Catalunya i objecte de la seva alienació, per a l'hipotètic supòsit que ni els actuals operadors titulars del dret per la seva adquisició preferent adquireixin directament les estacions ni, si s'escau, aquests operadors ni la resta d'operadors presentin oferta per raó del preu, i amb això quedin deserts aquests procediments d'alienació.

Per a aquests casos, i a fi d'evitar el tancament d'aquestes estacions amb l'acomiadament consegüent de tots els seus treballadors, la Llei ha de prveure la possible assumpció de l'explotació d'aquestes estacions per la Generalitat de Catalunya.

En aquest sentit, la proposta que Applus+ Iteuve trasllada a l'Administració és incorporar una nova disposició addicional a l'Avantprojecte que preservi i protegeixi els drets dels treballadors que puguin resultar afectats per la reversió i que garanteixi la continuïtat del servei en aquestes estacions.

Així, la nostra proposta passa per incorporar al futur text legal, la següent disposició addicional:

*“Sisena.- Assumpció de l’explotació de les estacions ITV per la Generalitat de Catalunya.*

*En el supòsit que, una vegada finalitzats els procediments patrimonials als que fa referència la disposició addicional tercera d’aquesta Llei, no hagi estat possible adjudicar la titularitat de determinades estacions d’ITV a cap entitat privada, l’Administració de la Generalitat de Catalunya assumirà l’explotació de totes les estacions d’ITV afectades, por ella mateixa o per qualsevol de les formes previstes a la normativa sobre contractació del sector públic, subrogant-se el nou prestador del servei en els drets i obligacions que tinguessin els antics concessionaris amb els treballadors d’aquestes estacions, garantint la continuïtat en els seus llocs de treball així com la continuïtat del servei.”*

**SISENA. - Pel que fa al contingut del que disposa la disposició transitòria.**

El seu apartat primer es considera completament desencertat i sense sentit i justificació en donar entendre, suposem que motivat únicament per una desencertada redacció, el tancament de les estacions fixes d'ITV a què es refereixen les disposicions addicionals primera i segona, transcorregut el termini de 2 anys des de l’entrada en vigor de la Llei.

No encertem a comprendre ni entendre el que pretén ser regulat pel legislador sota aquesta disposició, però el que és un fet cert i indubtable que l'actual redacció és del tot deficient perquè aboca, d'acord amb aquesta, al tancament d'aquestes estacions, quan entenem amb bona lògica i sentit comú que aquest esperit que persegueixi el legislador no pot ser aquest sota l'apartat primer d'aquesta disposició.

En tot cas, procedeix la seva correcció a fi de garantir amb això la continuïtat del servei a totes les estacions d’ITV a què es refereixen les disposicions primera i segona, i amb això preservar i protegir els drets de tots els treballadors que es puguin veure afectats.

En línia amb això, tampoc té cap sentit el que disposa el seu apartat segon, i és incomprensible desxifrar en el seu text, ni quina ha estat la intenció seguida pel legislador amb aquesta regulació.

Procedeix també aquí la modificació del seu text, atesa la seva absoluta i total manca de claredat i entesa, en el sentit que en tot cas que es deixi garantida la continuïtat del servei també en totes aquestes estacions per també preservar i salvaguardar els llocs dels treballadors i els seus drets.

Finalment, ja quant al seu tercer i darrer apartat, exposar aquí que aquestes estacions mòbils, en estar adscrites a una fixa i per tant indissolublement vinculades i lligades a aquesta, la seva continuïtat en la prestació del servei ha de quedar de la mateixa manera i mesura garantida que la de l'estació fixa d'ITV de què depenguin.

Per tant, també és procedent aquí dotar d'una nova redacció aquest tercer apartat de la disposició.

**Annex A.4**

**A.4.3 Al·legacions presentades per ASSOCIACIÓ DE CONSUMIDORS I USUARIS EN ACCIÓ DE CATALUNYA.**

**GENERALITAT DE CATALUNYA**

**DEPARTAMENT D'EMPRESA I TREBALL**

**TRANSPARÈNCIA I BON GOVERN**

**Passeig de Gràcia, 129**

**08008 Barcelona**

A 06 de març de 2.024

**APORTACIONS A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES (ITV)**

L'Associació de Consumidors i Usuaris en Acció de Catalunya – FACUA Catalunya, sobre la base de la capacitat legal de l'article 24 del Reial Decret-Legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, que aprova el text refós de la Llei General per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris i altres lleis complementàries, i l'article 127 de la Llei 22/2010, de 20 de juliol del Codi de Consum de Catalunya, respectuosament compareix i, com millor, s'adreça a aquest Departament per realitzar les **AL·LEGACIONS** a l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), que seguidament es relacionen:

**PRIMERA.- DE LA POTESTAT INSPECTORA DELS ÒRGANS COMPETENTS: ARTICLE 23**

L' article 23 de l' Avantprojecte desenvolupa la potestat sancionadora dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, recollint-se en l' apartat tercer de l' esmentat article les funcions de control i supervisió que el personal dels òrgans competents en aquesta matèria tenen atribuïdes. Així, s'estableix que tenen la facultat de *"realitzar noves inspeccions de vehicles prèviament inspeccionats, sotmetre a inspecció a vehicles que presentin deficiències de seguretat a causa de manipulacions deliberades o aplicar altres mesures de supervisió".*

Leiva 25 – 08014 Barcelona
Telèfon: 688 954 954
Correo-e: catalunya@facua.org
FACUA.org/catalunya

Sobre això, entenem que la potestat de realitzar noves inspeccions de vehicles que ja han estat inspeccionats prèviament ha d' estar sempre motivada per una causa justa que acrediti la realització de la nova inspecció, per la qual cosa entenem que la Llei l' avantprojecte de la qual s' està analitzant, ha de contemplar i taxar expressament els motius pels quals el personal de l' administració pot sotmetre de nou a inspecció un vehicle que ja ha estat inspeccionat prèviament i ha obtingut el corresponent informe.

En aquest sentit, és el Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, la norma que determina la freqüència i les circumstàncies per les quals un vehicle que ja ha estat inspeccionat s'ha de sotmetre a inspecció novament. En canvi, de la redacció actual del precepte s'entén que el personal pot realitzar noves inspeccions de vehicles ja inspeccionats de forma totalment arbitrària, sense atendre el que disposa l'esmentat Reial decret 920/2017.

En aquest sentit, i en relació a aquesta darrera potestat del personal de *"sotmetre a inspecció a vehicles que presentin deficiències de seguretat a causa de manipulacions deliberades"*, hem de manifestar que pot causar als usuaris una greu indefensió el fet que es contempli la possibilitat que el personal encarregat de la inspecció tècnica dels vehicles pugui expedir un informe favorable a un vehicle que presenti una deficiència de seguretat originada per una manipulació deliberada d' aquest.

**SEGONA.- DE LA POTESTAT SANCIONADORA: ARTICLE 27**

L' article 27 de l' Avantprojecte per mitjà dels seus apartats quart, cinquè i sisè classifica en lleus, greus o molt greus les infraccions administratives en matèria de prestació del servei d' inspecció tècnica de vehicles.

Així, en la lletra e) de l'apartat quart de l'article 27 es recull com a infracció lleu *"Tenir demora injustificada en la gestió de cites prèvies amb els usuaris"*. Sobre això, l'article quart del Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, disposa que el sotmetiment a la inspecció tècnica dels vehicles en una estació ITV és un requisit indispensable per poder circular per les vies públiques, per tant, hem de mostrar la nostra ferma oposició al al qual aquesta infracció es qualifiqui com a lleu ja que l'expedició de l'informe favorable de la inspecció tècnica és determinant perquè els usuaris puguin circular i el fet infractor que es recull en el

precepte és la demora **injustificada** en la gestió de les cites, és a dir, que es preveu la possibilitat que el servei tècnic d' inspecció pateixi retards en la gestió de les cites dels usuaris sense que aquest retard es degui a una causa justa i no només això, sinó que aquest fet és considerat com una infracció lleu malgrat que el perjudici que es causa als consumidors és extremadament greu a causa de l' obligatorietat de disposar del certificat d' inspecció tècnica periòdica del vehicle en vigor per poder circular.

A l' apartat cinquè, es recullen com a infraccions greus les següents:

*"b) Desenvolupar l' activitat de prestació del servei d' ITV sense disposar de la corresponent autorització administrativa.*

*[...]*

*d) L' aplicació de tarifes superiors a les tarifes màximes legalment vigents.*

*[...]*

*g) Emetre certificats, declaracions, informes o actes que no s' ajustin a la realitat o que siguin emesos de forma fraudulenta."*

Pel que fa a això, no podem considerar que aquestes infraccions puguin ser considerades com únicament "greus", ja que les conseqüències que sorgeixen els esmentats fets infractors resulten extremadament greus en la mesura que el que es posa en risc és la seguretat viària dels ciutadans. En aquest sentit, es contempla la possibilitat que una estació que no compti amb l' autorització administrativa pertinent estigui realitzant inspeccions periòdiques a vehicles i estigui excedint informes tècnics que no resultin vàlids pel que es posa en risc tant la seguretat del propi conductor com de la resta de ciutadans, en posar en circulació un vehicle que no ha passat el control tècnic oficial.

D'altra banda, en les lletres d) i g) el tenor literal de les quals s' ha reproduït anteriorment, es recullen uns fets que més que infraccions administratives podrien ser considerats com a fets delictius, ja que l' acte de cobrar als consumidors una taxa superior a la legalment establerta podria suposar la comissió d'un delicte d'estafa per part dels operadors de l' estació d'ITV en qüestió. A més, l' expedició per part d'un centre d'inspecció tècnica de vehicles de documentació que pugui ser falsa igualment podria ser considerada com un fet tipificat pel Codi penal.

Per tant, considerem que les infraccions recollides en les lletres b), d) i g) de l' apartat cinquè de l' article 27 de l' Avantprojecte no poden ser qualificades de mera gravetat, sinó que entenem que la qualificació correcta seria de "molt greu" en atenció als arguments exposats anteriorment.

Finalment, en l' apartat sisè de l' article 27 s' esmenten de forma molt genèrica les circumstàncies que determinen que una infracció sigui qualificada com a molt greu. Sobre això, hem de mostrar la nostra disconformitat a la redacció d'aquest apartat ja que entenem que el precepte no concreta de forma específica quines circumstàncies determinen que una infracció tingui la qualificació de molt greu en la mesura que s'indica de forma molt laxa que seran els supòsits en què "**es produeixi un dany molt greu** a les persones, béns o medi ambient", "que **comporti un perill imminent** a les persones, béns o medi ambient", o que els fets "es produeixin **de forma dolosa**".

Com es pot veure, no s' assenyala de forma clara quins són els supòsits que determinen un dany molt greu, o un perill imminent o que es duguin a terme de forma dolosa i que determinen que una infracció sigui qualificada com a molt greu en lloc de greu. Per exemple, si comencem analitzant aquesta darrera circumstància, entenem que totes les infraccions comeses ho són de forma dolosa, ja que les infraccions qualificades com a greus que recull l' apartat cinquè no poden ser comeses si no és de forma dolosa. Per tant, amb la redacció actual de l' apartat podríem trobar-nos davant d' una vulneració del principi de tipicitat ja que la qualificació de greu o molt greu d' una infracció quedaria buida de contingut en no quedar clar en quines circumstàncies es qualifica d' una o altra forma.

**TERCERA.- DE LES SANCIONS: ARTICLE 28**

A l' article 28 de l' Avantprojecte s' estableix una forquilla de quanties de les sancions que poden ésser imposades als subjectes que hagin comès una infracció tipificada en la mateixa llei. Així, les infraccions lleus poden ser sancionades amb multes de fins a 5.000 euros, les greus amb multes entre 5.001 i 100.000 euros i les molt greus amb multes entre 100.001 i 1.000.000 euros.

Com s'ha indicat amb anterioritat, per poder circular amb un vehicle és imprescindible que aquest compti amb el certificat de la inspecció tècnica vigent expedit en una estació d'ITV degudament habilitada (ex art. 7 Reial Decret 920/2017). La comissió per part d'una persona física o jurídica d'una infracció qualificada com a "lleu" en virtut de l'apartat quart de l'article 27 de l'Avantprojecte, suposa que un usuari que acudeix a una estació per realitzar la inspecció tècnica del seu vehicle no

pugui disposar del corresponent certificat degudament expedit i vàlid, exposant-se en conseqüència a ser sancionat per les Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat conforme estableix l'apartat o de l'article 76 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, i no només això, sinó que es posa en risc la seva vida i la de la resta de conductors i vianants en posar-se en circulació un vehicle que no ha superat els controls tècnics necessaris.

Per tant, entenem que la quantitat de 5.000 euros establerta com a sanció màxima per a les infraccions lleus resulta irrisòria si tenim en consideració la greu repercussió que la realització d' aquestes conductes infractores pot comportar. A més, si la finalitat principal que es persegueix en imposar una sanció pecuniària és la dissuasió de la conducta infractora, amb la imposició d' una multa inferior a 5.000 euros entenem que aquesta finalitat no s' aconseguiria en ser una quantitat mínima en comparació amb el benefici que hagués pogut obtenir l' infractor amb la comissió de la infracció.

**QUARTA.- DE LA CADUCITAT DELS PROCEDIMENTS SANCIONADORS: ARTICLE 31**

Aquest precepte assenyala que la si transcorreguts 6 mesos des de la incoació de l' expedient sancionador, l'òrgan competent no ha dictat i notificat resolució expressa s'entén que el procediment ha caducat i es procedirà a l' arxiu de les actuacions. En aquest sentit, entenem que amb aquesta mesura s' estaria beneficiant el supòsit infractor quedant impune la seva actuació en establir-se un curt període de temps en el qual, si l' Administració no actua, es produeix la caducitat de les actuacions i el conseqüent arxiu de les mateixes. Per tant, entenem que aportaria més seguretat jurídica als consumidors si el termini de sis mesos fos ampliat tenint en compte, a més, que el que està en risc és una cosa tan summament important com la seguretat de la ciutadania.

**CINQUENA.- DELS DRETS DELS USUARIS DEL SERVEI D'ITV**

D'altra banda, en realitzar l' anàlisi completa de l' Avantprojecte trobem a faltar un apartat en el qual es reculli expressament el conjunt de drets que tenen reconeguts els usuaris del servei d' inspecció tècnica de vehicles a Catalunya. Si bé s' indica al llarg del text de l' Avantprojecte, per exemple, que els preus de les tarifes aplicables seran els establerts per l' òrgan competent en matèria de seguretat industrial, el cert és que no es fa una menció expressa en un article diferenciat

de la resta de l' articulat de la norma dels drets que ostenten els usuaris d' aquest servei, de manera que qualsevol consumidor que accedeixi al contingut de la mateixa pugui identificar clarament i fàcilment quins són els seus drets, com poden ser: a ser informat de les tarifes, del funcionament i de les incidències del servei; a rebre un tracte respectuós per part del personal de l'estació ITV; a que es garanteixi la confidencialitat de les dades personals que es faciliten durant els tràmits administratius i d'inspecció; a rebre informació sobre els defectes que presenta el vehicle en finalitzar la ITV; que es posi a la seva disposició si així ho demana el Manual Oficial d' Inspecció per realitzar les consultes sobre els procediments d' inspecció i criteri d' avaluació; que es faci entrega de fulls oficials de queixa, reclamació o denúncia quan així es requereixin; o a disposar de canals de comunicació amb l' empresa per garantir la qualitat del servei.

Per tant, estimem que la redacció final de la Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) ha d'incloure un apartat exclusiu en el qual es recullin els drets específics que ostenten els usuaris d'aquest servei.

**SISENA.- DEL PROCEDIMENT DE RECLAMACIÓ DELS USUARIS DEL SERVEI D'ITV**

Finalment, des d'aquesta associació observem que en l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'ITV no contempla un article o apartat específic en el qual es desenvolupi el mecanisme per mitjà del qual els usuaris d'aquest servei poden interposar una reclamació en cas de rebre'n una deficient prestació. D'aquesta manera, els consumidors veuen desprotegits els seus drets ja que no trobarien en aquesta Llei un suport jurídic al qual acudir en cas que hagin patit una incidència durant la inspecció tècnica del seu vehicle.

En conseqüència, considerem que resulta primordial que el text definitiu de la Llei de regulació de la prestació del servei d'ITV contempli un apartat en el qual s' estableixi la regulació del procediment de reclamació que els usuaris han de seguir per interposar les seves queixes o denúncies en cas que pateixin alguna incidència o rebin una deficient prestació per part de l' operador del servei, de manera que el consumidor pugui conèixer de forma clara i concisa el termini de què disposa per exercir les accions de reclamació pertinents, així com les vies de les quals pot fer ús per dur a terme aquestes accions.

A més, des de FACUA valorem que s' ha d'implementar que els operadors del servei d'inspecció tècnica dels vehicles s' adhereixin al sistema arbitral, per tal de garantir que els conflictes que puguin sorgir entre els usuaris i els operadors del servei d'ITV en relació a la prestació del mateix, siguin resolts causant el menor perjudici possible al consumidor, ja que el procediment arbitral es caracteritza per ser gratuït, senzill, imparcial, eficaç i vinculant, la qual cosa ajudarà a resoldre les controvèrsies que puguin donar-se entre els usuaris i els operadors d' una forma més assequible per al consumidor de peu i contribuint d' aquesta manera a la descongestió dels tribunals en tractar-se d' una forma de resolució extrajudicial de conflictes.

Per tant, creiem fermament que resulta fonamental la inclusió en el text definitiu de la Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) d'un precepte que estableixi que els operadors del servei d'ITV es troben adherits al sistema arbitral per tal de facilitar als consumidors i usuaris la resolució dels seus conflictes i de conformitat amb el que disposa el article 125-1 de la Llei 22/2010, de 20 de juliol, del Codi de consum de Catalunya.

Per tot l' exposat,

**DEMANEM** que tinguin per presentat aquest escrit, s'admeti a tràmit, i en virtut d'això, tinguin a bé considerar les aportacions exposades per al desenvolupament d'aquesta normativa.

**Departament Jurídic FACUA Catalunya**

Leiva 25 – 08014 Barcelona
Telèfon: 688 954 954
Correo-e: catalunya@facua.org
FACUA.org/catalunya

**Annex A.4**

**A.4.4 Al·legacions presentades per ASSOCIACIÓ DE TRANSPORTISTES AGRUPATS CONDAL.**

C/ Sardenya 69-73, entlo. • 08018 Barcelona
Tels. 902 427 822 / 93 300 51 73
E-mail : astac@astac.com • Web : http://www.astac.com

Barcelona, a 4 de març de 2024

**Departament: Empresa i Treball.**
Tema: Indústria i energia
Subtema: Vehicles i automòbils

**Assumpte: Al·legacions a l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)**

Com es diu al Preàmbul de l'*Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV),* la inspecció tècnica de vehicles es defineix com un servei d'interès general relacionat amb el transport, que té com a objectius, assegurar que els vehicles estiguin en bones condicions, des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant tota la seva vida útil, i, a la vegada, la prevenció dels riscos associats a les deficiències de seguretat dels vehicles que incideixen negativament en la seguretat viària i poden contribuir a accidents de trànsit amb ferits i víctimes mortals.

E igualment, com també es reconeix, el sector del transport de mercaderies ha tingut molt problemes, amb reiterades queixes per la dificultat per trobar cita d'inspecció, d'una manera molt especial a les zones més densament poblades o amb més activitat econòmica, provocant greus problemes de seguretat, malbaratament de recursos, ineficiències empresarials, i mala imatge del sistema de la inspecció tècnica de vehicles a Catalunya.
El sector del transport públic de mercaderies per carretera és un servei essencial i necessari, sempre al servei de les persones i de les empreses, Per tant, és necessari establir un model que atorgui llibertat d'elecció als transportistes i que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que apliqui mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que redueixi les càrregues administratives injustificades.
Considerem que l'Avantprojecte, si bé contempla alguna mesura no considera la importància del transport de mercaderies, remarcant que entre camions i furgonetes segons la DGT, a l'any 2022, hi ha un total de 723.683 que garanteixen l'abastiment de la població. En aquest sentit, la Zona C estableix només com mesures:
- *que les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 2 línies, una de les quals ha de ser de tipus universal, i un box independent per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes*.
- l'apartat 1.7 de l'Annex I: *"Disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima admissible superior a 3.500kg, equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes".*
*-Es regula un horari mínim de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.*
- I l'apartat 1.5. estableix el *Rati de cobertura del servei d'ITV en una comarca (RC) es defineix com: Rati de cobertura del servei (RC)= (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies inspecció),* sense tenir en compte la tipologia de vehicle.
Aquestes mesures son insuficients per garantir el dret del sector del transport de mercaderies a tenir cita amb la inspecció sense perjudicar ni l'activitat econòmica ni als particulars. Per altra

C/ Sardenya 69-73, entlo. • 08018 Barcelona
Tels. 902 427 822 / 93 300 51 73
E-mail : astac@astac.com • Web : http://www.astac.com

banda, es per tots conegut que quan hi ha molta demanda i els camions no troben un lloc per fer la inspecció.

Per aquest motiu proposem les següents alternatives:

1-Que es reconegui a l'article 4 la possibilitat de autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV dels vehicles de transport de mercaderies per carretera. L'autorització administrativa d'aquestes estacions, així com els requisits i obligacions que han de complir requereixen resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial (igual que es reconeix per empreses municipals de transport de passatgers).

2-Que per poder operar a la zona C es tingui que disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima admissible superior a 3.500kg (no vinculada a la ponderació territorial).

- Que l'horari regulat sigui mínim de 5 *dies setmanals fixes entre 9:00h i 19:00h. i un 6 de 9:00 h a 14:00 h.*

-Que el període màxim perquè els vehicles de transport de mercaderies per carretera tinguin cita d'inspecció serà de 5 dies.

-Creació d'un rati de cobertura específic del servei d'ITV per als vehicles de transport de mercaderies.

**Annex A.4**

**A.4.5 Al·legacions presentades per FEDERACIÓ CATALANA DE TALLERS DE REPACIÓ D'AUTOMÒBILS.**

| Número "d'article / disposició / annex" amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| EM:<br>"**L'envelliment del parc** de vehicles fa que el número de vehicles que ha de passar la inspecció tècnica de vehicles vagi en augment. En aquesta situació, la prestació del servei d'ITV és encara més important ja que quan **els vehicles són més vells, impacten més sobre la seguretat viària i medi ambient.** Atès que l'apertura d'estacions d'ITV està congelada des de fa més de 10 anys, cal un canvi normatiu en el sentit de permetre incrementar l'oferta del servei." | "**L'~~envelliment~~ augment del parc** de vehicles**, i la possible inclusió dels vehicles de mobilitat personal,** fa que el número de vehicles que ha de passar la inspecció tècnica de vehicles vagi en augment. En aquesta situació, la prestació del servei d'ITV és encara més important ja que quan **els vehicles són més vells i, respecte els més nous, més gestionats per softwares, poden tenir més impacte~~n~~ ~~més~~ sobre la seguretat viària i medi ambiental.** Atès que l'apertura d'estacions d'ITV està congelada des de fa més de 10 anys, cal un canvi normatiu en el sentit de permetre incrementar l'oferta del servei." | *La reducció de la vida útil d'un vehicle respon a un interès comercial, com ha passat amb els electrodomèstics, els component d'informàtica i els smartphones.*<br><br>*Precisament els vehicles més vells si que es dissenyaven per garantir la seva naturalesa duradora i la seva reparabilitat.*<br><br>*L'impacte al medi ambient no té relació directa amb l'antiguitat; és una conclusió simplista i interessada. L'impacte respon al seu procés productiu, la potència i consum, l'ús, la capacitat econòmica de l'usuari i les seves circumstàncies com conductor, el manteniment al llarg de la vida útil i a la gestió de residus al final de la seva vida útil.*<br><br>*Tot plegat està en profunda transformació sota l'anomenada Economia Circular – malauradament, molt influenciada encara per l'interès inicialment esmentat. Per tant, aquesta tradicional relació de antiguitat-seguretat és obsoleta i interessada.* |
| EM:<br>"una altra disposició final preveu una futura regulació per Decret del servei d'ITV pels vehicles de mobilitat personal,[...]." | EM:<br>"una altra disposició final preveu una futura regulació per Decret del servei d'ITV pels vehicles de mobilitat personal, **necessària per garantir la seguretat viària i com a producte compatible amb l'ús del transport públic** [...]." | *L'obligació d'una ITV pot ser una eina adient per garantir la seguretat d'aquest tipus de vehicles i poder posar fi a l'actual restricció d'accés dels VMP al transport públic pel risc d'incendi.*<br>*https://rodalies.gencat.cat/ca/detalls/article/10_20_Patinets* |

**¡Sense REparació, no hi ha SOStenibilitat!**

***T'hi apuntes?***

| | | |
|---|---|---|
| Art. 4.6 i 7 | Suprimir | *L'excepcionalitat d'una ITV pel parc mòbil de la Generalitat de Catalunya i les flotes de empreses municipals és una discriminació no justificada en termes de seguretat i universalitat del servei.* |
| Art. 7.2<br>2. L'import de les tarifes màximes es determina en funció, **entre d'altres**, dels costos del servei i de l'evolució que tinguin. **A més a més**, s'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i medi ambientals, per tal de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya **i per tal d'afavorir la mobilitat en vehicles de baixes emissions o zero emissions.** | 7.2. L'import de les tarifes màximes es determina en funció, **entre d'altres**, dels costos **justificats** del servei i de l'evolució que tinguin. ~~**A més a més**~~, **Entre aquells** s'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i medi ambientals, per tal de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya ~~**i per tal d'afavorir la mobilitat en vehicles de baixes emissions o zero emissions**~~**.** | *Mentre no sigui convenient una llibertat d'establiment i, per tant, de preus per a les ITV, la regulació de preus ha de respondre a una gestió transparent, de proximitat (evitant desplaçaments dels vehicles innecessaris) i coherent amb, per una banda, els costos i inversions i, per altre, en la universalitat i no discriminació dels usuaris davant l'obligació d'aquest servei d'ITV.*<br><br>*No és l'instrument adequat per introduir mesures discriminatòries de determinats vehicles/usuaris relacionades amb els objectius davant l'emergència climàtica. L'objectiu, aquí, ha de restringir-se a comprovar el compliment de les condicions d'homologació del vehicle, incloses, naturalment, les seves emissions. El contrari, pot donar lloc a pràctiques il·legítimes de incrementar preus a determinats vehicles (ja sabem quins) sense una justificació de costos i desviat de la raó de ser de l'ITV.*<br><br>*Si pot ser, però, l'instrument adient si els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya es relacionen – com es fa - amb els subministres de la pròpia instal·lació de l'ITV.* |
| Article 32. Afectació de les sancions<br>La recaptació procedent de les sancions i de les multes | Article 32. Afectació de les sancions<br>La recaptació procedent de les sancions i de les multes coercitives imposades pel departament competent en matèria de seguretat industrial, | *No hi ha millor manera de donar contingut al Consell Assessor de la Seguretat Industrial, creat per l'art. 3 del DECRET 192/2023, de 7 de novembre, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, que la* |

| | | |
|---|---|---|
| coercitives imposades pel departament competent en matèria de seguretat industrial, s'afecten a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial i generen crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial. | s'afecten a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial**, escoltant prèviament al Consell Assessor de la Seguretat Industrial,** i generen crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial. | *possibilitat de dotar de capacitat a les propostes que sorgeixin del consens i que millorin la seguretat industrial. Calen inversions, reconversions, formacions, etc. que poden impulsar-se amb fons generats per sancions, de tal forma, que les sancions pagades per uns repercuteixi positivament al conjunt dels agents de la seguretat industrial i, finalment, a la societat.* |
| Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes. | ***Afegir criteris per tal de reduir els temps per concertar cita a professionals, com els tallers de reparació. Per exemple, tenint en compte el número de tallers a la zona.*** | |
| Comentari ad hoc respecte la regulació de les:<br><br>Instruccions | *Donar audiència als tallers de reparació i manteniment d'automòbils.* | *La relació entre l'ITV i els tallers és consubstancial. Demanem garantir la participació dels tallers, fins i tot i especialment, en l'àmbit de la formació i capacitat tècnica del personal de l'ITV.* |

Barcelona, 8 de març de 2024.

President de la FECATRA

**¡Sense REparació, no hi ha SOStenibilitat!**

***T'hi apuntes?***

**Annex A.4**

**A.4.6 Al·legacions presentades per FEDERACIÓ DE SERVEIS DE CCOO de CATALUNYA.**

GENERALITAT DE CATALUNYA

CCOO serveis

**A/A Departament d'Empresa i Treball**
**De: Federació de Serveis de CCOO de Catalunya**

**Tema: Propostes a l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei de d'ITV.**

El model de gestió:
Ha de garantir la qualitat i la prioritat en la seguretat dels vehicles. El model hauria de ser una empresa pública per concurs o bé un sistema d'autorització semblant a l'actual permetent l'entrada a nous operadors, sempre que compleixin amb la normativa i que existeixi un control per part de l'administració, que reguli l'obertura de nous centres en funció del parc automobilístic i densitat de població.

Noves realitats de mobilitat:
La mobilitat està canviant a marxes forçades (nous elements de seguretat, noves fonts d'energia, etc.). Les actuals instal·lacions i protocols tècnics no contemplen aquests canvis i és per tant que hem d'adaptar el servei a les noves realitats de mobilitat.

Amenaces:
La liberalització del sector representa una amenaça per un servei, que no podem oblidar que és obligatori, del que depèn la seguretat de la nostra flota de vehicles, així com elements vinculats a les emissions de gasos contaminants o de contaminació acústica. Per tant, alliberar el sector, estimula la competitivitat per la via del preu dels servei i aniria en contra de qüestions relatives a la seguretat, la qualitat, l'objectivitat de les inspeccions o les condicions de treball de les persones treballadores al sector.

Preus:
En quant a la fixació de preus del servei, hem de tenir en compte que el preu no pot ser el factor de competitivitat d'un servei que mira per la qualitat.

Mapa territorial:
En relació al desplegament d'una xarxa arreu del territori, és clau per cohesionar Catalunya territorial i socialment, de fet, i amb la creixent tendència de concentració de població entorn a les àrees metropolitanes, mesures com aquesta son elements de cohesió, equilibri i lluita contra la gentrificació.

Clàusules socials:
De la mateixa manera que es poden establir clàusules mediambientals proposem que s'estableixin clàusules socials respecte a la qualitat i estabilitat de l'ocupació per garantir la qualitat i seguretat del servei així com ratis d' un mínim de persones per volum d'activitat.

També hauria de garantir la seguretat i la salut laboral de les persones treballadores.

Conveni col·lectiu:
Totes les empreses que prestin el servei d' ITV, hauran d'aplicar el Conveni Col·lectiu sectorial de ITV de Catalunya, amb la voluntat d'evitar la competència deslleial entre les

Adherida a: UNI global union

Doc.original signat per: Serveis Administració Electrònica Generalitat de Catalunya 01/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 01/03/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

03NS6LKK84VJQ4IK08JRUX7MSDI5S4QJ

Data creació còpia: 01/03/2024 14:05:19

GENERALITAT DE CATALUNYA

CCOO serveis

empreses i el dumping.

Activitat principal:
L'autorització hauria de garantir la seguretat industrial de la Inspecció. Per aquesta raó no s'haurien de permetre altres activitats econòmiques accessòries per tal de garantir que la inspecció continuï sent l'activitat principal.

Horaris i torns de treball:
Aquest procés legislatiu, no pot representar una extensió en la prestació del servei en torns de dissabte tarda, diumenges o festius. Així mateix, tampoc ha de representar una ampliació de franges horàries, per exemple en horari nocturn.

Formació:
La nova normativa podria indicar quin tipus de formació hauria de rebre el personal dels diferents operadors del sector (controlada i/o impartida pel personal de la Direcció General d' Industria) per garantir una formació comú per totes les empreses i una millora en la qualitat del servei.

Reversió d' actius:
Que la reversió d'actius garanteixi el manteniment de l'activitat i de l'ocupació en les mateixes condicions.

Garantía d'ocupació:
El procés ha de venir acompanyat de garanties de manteniment de l'ocupació al sector i de les condicions laborals de les persones treballadores en el cas de subrogació empresarial.

Autoritzacions:
Que s'estableixi un període de temps un cop s'hagi aprovat l'autorització i que el càlculs es facin per densitat demogràfica (habitants). Si es fa per número de vehicles pot haver poblacions petites amb molts vehicles censats (empreses que tenen allà la seu però no els vehicles).

Altres propostes:

- Establir una penalització durant un cert temps a l'empresa què ha renunciat a la reversió d'algun centre dels quals té i durant X anys no pugui ampliar la seva xarxa de centres.

- Que la persona treballadora que està en un centre que ningú gestionarà hi hagi l'obligatorietat de recol·locar-lo.

- Encara que posa que l'empresa que obri línia en una de les zones ha d'obrir línies en les 3 caldria marcar una distància mínima on obrir aquestes línies respecte a les que ja hi ha.

- Que s'expressi que mètode es prendrà per a fer l'estudi del parc de vehicles per a saber la necessitat del nombre de línies que es poden obrir.

Adherida a: UNI global union IUF UITA IUL

Doc.original signat per: Serveis Administració Electrònica Generalitat de Catalunya 01/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 01/03/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

03NS6LKK84VJQ4IK08JRUX7MSDI5S4QJ

Data creació còpia: 01/03/2024 14:05:19

GENERALITAT DE CATALUNYA

CCOO serveis

- Hauria d'aparèixer el personal mínim que ha de treballar per línia tant mecànic com administratiu i fins i tot que estigui especificat per categoria.

- Regulació i control de la formació per part de la Generalitat.

Interrogants:

Respecte les tarifes màximes, pot un operador fixar tarifes, perillosament baixes que podrien afectar al servei, per sota dels marges per atreure clients?.

Vigilància de l'administració.

Si es revoca alguna autorització, que passa amb l'estació i amb el personal?

Les unitats mòbils universals , encara estaran autoritzades, per vehicles, camions, i visites a fàbriques?.

Si transcorregut el termini no s'ha produït l'adaptació a les noves instruccions, es dictarà nova resolució deixant sense efecte l'autorització?. Si es produeix, com queda el personal?

En les subhastes de les estacions dels antics concessionaris, poden renunciar obertament a alguna de les estacions i sol·licitar una autorització en una altra zona? (per exemple estacions velles que s'han d'actualitzar). El servei quedaria desatès?

Hi podria haver una saturació destacada a la zona A (només per complir les possibles obertures a les zones B i C i així la inestabilitat del sistema?

Es poden obrir noves estacions a la zona A? (en comarques petites més d'una estació seria un problema si no es té en compte la proporcionalitat).

Esteban Sanabria Garnica
Resp. Àrea de Poliítiques Sindicals i Negociació Col·lectiva de la Federació de Serveis de CCOO.

A Barcelona, a 1 de març de 2024.

Adherida a: UNI global union

Doc.original signat per: Serveis Administració Electrònica Generalitat de Catalunya 01/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 01/03/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

03NS6LKK84VJQ4IK08JRUX7MSDI5S4QJ

Data creació còpia: 01/03/2024 14:05:19

**Annex A.4**

**A.4.7 Al·legacions presentades per FEDERACIÓ EMPRESARIAL CATALANA D'AUTOTRANSPORT DE VIATGERS.**

Barcelona, 8 de març de 2024

La Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV), amb CIF número G-08676066, i domicili a efectes de notificacions al Carrer Pau Claris, 117, Pral de Barcelona (08007) i representada en aquest acte per la Sra. Mireia-Júlia Ruiz Díaz, amb DNI 47.906.950-C, en la seva qualitat de Directora de FECAV (DOCUMENT 1 – Acreditació poders)

| Número "d'article / disposició / annex" amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| | | |
| Article 17, apartat 2 | 2. Els vehicles pels que està destinat el servei d'ITV en estacions mòbils són:<br>- Vehicles agrícoles.<br>- Ciclomotors<br>- Vehicles especials<br>- Altres tipus de vehicles prèviament autoritzats per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.<br>- Vehicles de transport de viatgers per carretera (M2 i M3) que per les seves condicions s'aconselli el seu ús. | En alguns casos concrets, pot esdevenir una oportunitat la realització de servei d'ITV mòbil per a alguns operadors. Per exemple, en algun cas d'inspecció per carretera en que Mossos d'Esquadra ho consideri pertinent, si s'ha de procedir a la seva immobilització (valorar-ho com a requisit previ i eina a l'abast del cos policial) |
| Article 13. | Els operadors autoritzats per realitzar la prestació del servei d'ITV en estacions fixes han de complir les obligacions següents:<br>l. - Presentació d'informes trimestrals que mostrin el rati de cobertura d'inspeccions de vehicles professionals M2 i M3. Així mateix, es retirà compte de la resta d'aspectes que es recullen a la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es | Es considera necessari efectuar un seguiment del rati de cobertura dels vehicles M2 i M3, per tal de garantir una correcta actuació en el sistema de cites prèvies. Així mateix, es considera necessari fer un seguiment del compliment de la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya |

| | | |
|---|---|---|
| | presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya | |
| Article 20 | Els operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils tenen les següents obligacions:<br>m. Presentació d'informes trimestrals que mostrin el rati de cobertura d'inspeccions de vehicles professionals M2 i M3. Així mateix, es retirà compte de la resta d'aspectes que es recullen a la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya | Es considera necessari efectuar un seguiment del rati de cobertura dels vehicles M2 i M3, per tal de garantir una correcta actuació en el sistema de cites prèvies. Així mateix, es considera necessari fer un seguiment del compliment de la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya |
| Article 23, apartat 3 | 3. El personal dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial que fan les funcions de control i supervisió, tenen les següents facultats:<br>(...)<br>- Requerir als titulars de les estacions d'ITIV, ja siguin mòbils o fixes, l'emissió d'informes trimestrals que mostrin el rati de cobertura d'inspeccions de vehicles professionals M2 i M3. Així mateix, es retirà compte de la resta d'aspectes que es recullen a la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya | Es considera necessari efectuar un seguiment del rati de cobertura dels vehicles M2 i M3, per tal de garantir una correcta actuació en el sistema de cites prèvies. Així mateix, es considera necessari fer un seguiment del compliment de la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya |
| Article 27 | 5. Són infraccions greus:<br>(...)<br>- L'incompliment de l'establert a la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa | És important donar resposta a les necessitats del transport col·lectiu de transport de viatgers, per aquest motiu considerem important donar compliment a la RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per |

| | | |
|---|---|---|
| | pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya | la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023, sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya. |
| Annex 1 – apartat 1.1. | Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes<br>1. Condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.<br>1.1 Per garantir la universalitat del servei es diferencien 3 de zones:<br>a) Zona A: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:<br>- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.<br>- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.<br>- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 3 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.<br>- Cobertura prioritària dels vehicles de les categories M2 i M3 3 dies per setmana. Posant a disposició dels usuaris un calendari de cites prèvies amb una antelació d'un mes. | Ens trobem com a sector de transport de viatgers per carretera en moltes ocasions amb dificultats importants per a garantir la prestació de les inspeccions periòdiques. Per aquest motiu, tractant-se d'un servei de transport públic col·lectiu i ponderant el que aporta a la societat a nivell de sostenibilitat i descongestió es considera important donar-li un caràcter prioritari 3 dies a la setmana. |
| Annex 1 – Apartat 1.1. | b) Zona B: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:<br>- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 2 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona. | Ens trobem com a sector de transport de viatgers per carretera en moltes ocasions amb dificultats importants per a garantir la prestació de les inspeccions periòdiques. Per aquest motiu, tractant-se d'un servei de transport públic col·lectiu i ponderant el que aporta a la societat a nivell de sostenibilitat i |

| | | |
|---|---|---|
| | - Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.<br>- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.<br>- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 4 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.<br>- Cobertura prioritària dels vehicles de les categories M2 i M3 4 dies per setmana. Posant a disposició dels usuaris un calendari de cites prèvies amb una antelació d'un mes.<br>- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 5 ratis de cobertura del servei més alts. | descongestió es considera important donar-li un caràcter prioritari 3 dies a la setmana. |
| Annex 1 – Apartat 1.1. | c) Zona C: En aquestes comarques l'accés a l'activitat està condicionat al compliment de les següents condicions:<br>- Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 4 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.<br>- Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 2 línies, una de les quals ha de ser de tipus universal, i un box independent per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes.<br>- Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 | Ens trobem com a sector de transport de viatgers per carretera en moltes ocasions amb dificultats importants per a garantir la prestació de les inspeccions periòdiques. Per aquest motiu, tractant-se d'un servei de transport públic col·lectiu i ponderant el que aporta a la societat a nivell de sostenibilitat i descongestió es considera important donar-li un caràcter prioritari 3 dies a la setmana. |

| | | |
|---|---|---|
| | poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.<br>- Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.<br>- Cobertura prioritària dels vehicles de les categories M2 i M3 4 dies per setmana. Posant a disposició dels usuaris un calendari de cites prèvies amb una antelació d'un mes.<br>- Per cada 4 línies d'inspecció en la zona C, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 3 ratis de cobertura del servei més alts. | |
| Annex 1 – Apartat 1.7. | 1.7 Disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima admissible superior a 3.500kg, equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, B i C, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.<br>Així mateix, aquestes estacions hauran d'estar dotades de les més recents instal·lacions que permetin avaluar les condicions del vehicle de forma òptima. | Es considera pertinent disposar d'estacions exclusives per al sector de transport de viatgers per carretera i mercaderies. En aquest sentit, en cada comarca hauria d'haver-hi una estació dedicada a l'efecte.<br>Altrament, i als efectes d'evitar les errades que estan donant-se actualment, de forma especialment rellevant en la detecció de possibles errades en el sistema de frenada, es proposa adaptar tots els sistemes a les darreres actualitzacions que habilita el Ministerio. Així mateix, és important tenir present que si s'aporta certificat de taller oficial que verifica l'estat del sistema de frenada, hauria d'esser considerat com a mitjà probatori en cas de detecció d'error no contrastat. |

**Annex A.4**

**A.4.8 Al·legacions presentades per FOMENT DEL TREBALL NACIONAL.**

**Observacions que formula Foment del Treball Nacional a l'Avantprojecte de Llei XX72024, de XX de XXX, de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) dins del tràmit d'Audiència publica, d'acord amb l'art. 68 d ela Llei 26/2010, del 3 d'agost, en temps i forma.**

## OBSERVACIONS GENERALS

**Primera**. Tal i com vam exposar al durant l'anterior tràmit d'informació publica, entenem que és una regulació molt necessària atenent als pronunciaments judicials emesos, tal com s'indica als antecedents de la proposta normativa. Tota vegada que, que la nova normativa , va més enllà de donar seguretat jurídica, d'acord amb els pronunciaments jurídics, abans esmentats, i proposa un canvi del sistema, que el que si ha demostrat és que funciona amb un alt nivell de qualitat, per la qual cosa cosa considera que els canvis s'han d'ajustar de forma que siguin més ponderats i prudents, amb una intervenció de mínims per tal de poder garantir l'actual model de Catalunya, per molt que sigui diferent a altres (alguns dels quals són molt més rígids en termes de competència), és un model eficaç i eficient.

Es molt important recordar que el servei d'ITV es un servei d'interès general relacionat amb el transport que ha de contribuir a assegurar la seguretat vial i la protecció del medi ambient.

**Segona**. En aquest sentit, la habilitació excepcional i transitòria de la Disposició Addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic semblava positiva precisament per a facilitar la reflexió i donar certa seguretat jurídica als operadors, mentre es prepara la nova llei.

Però, a la vista del Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) sotmès a informació pública, ens sembla que aquest text no vindrà a solucionar els problemes plantejats de forma acurada ni tampoc a assolir els objectius inicials. En aquest sentit, ens preocupa que amb les noves propostes es pugui donar una reducció de la qualitat i la cobertura del servei, a més de que es pugui augmentar els eventuals litigis que es puguin plantejar pels subjectes afectats i, en alguns

casos, fins i tot derivar-se un increment de la conflictivitat laboral derivada del canvi de sistema.

**Tercera**: Ens preocupa que es puguin derivar comportaments de competència deslleial si poden donar-se operadors que no estiguin coberts pel conveni del sector, que ha suposat una situació pacifica, entesa com una molt baixa conflictivitat al sector, com ens traslladen els operadors del sistema.

**Quarta.** No es pot garantir un sistema de tarifes màximes si aquestes no s'actualitzen, si si es té en compte que les actuals porten molts anys sense dur a terme la seva revisió (segueixen congelades les tarifes des-de l'any 2009, i l'IPC nacional ha variat en aquets període un 33%, segons l'Institut Nacional d'Estadística).

**Cinquena**: Com a servei públic, ha de garantir l'interès general a protegir (entre d'altres, seguretat vial i la protecció del medi ambient), per una banda, i fer-ho de forma àgil davant de la ciutadania, i per tant, buscant l'excel·lència i la qualitat del servei a dur a terme. En aquest sentit, cal recordar, com ens han tramés els operadors del servei, que les queixes, son gaire bé testimonials en aquest servei, la qual cosa dona un indicador de la qualitat i agilitat del model emprats fins ara.

**Sisena. Universalitat**. Pel que fa referencia a la universalitat del servei, i a la corresponent cohesió territorial, no resta del tot garantida al no disposar-se , en la documentació que acompanya al text, d'un estudi aprofundit de necessitats per zones geogràfiques.

La proposta normativa inclou sistemes addicionals per garantir aquesta universalitat, però els mateixos, tal com es configuren, potser generen encara més incerteses des del punt de vista jurídic, atenent a que sembla que podrien convergir en un mateix territori fins a tres o quatre sistemes de prestació del servei.

**Setena. Seguretat jurídica**. Pel que l'arquitectura i estructura de la norma, entenem que podria donar-se millores substancials de cara a donar compliment al principi de simplificació i de *better regulation*. Hi han certes incoherències;  No s'acaba d'entendre el tractament de lesITV mòbils (concessió?), enter d'altres, que poden donar inseguretat

jurídica al text, com per exemple, també podria ser el tractament desigual a les diverses situacions d'operadors que pot conduir a una nova etapa de litigiositat, que entenem que es el que cal evitar, i donar major seguretat, i que en tot cas entenem que s'hauria d'evitar.

**Vuitena. Regim sancionador**. En primer lloc, ens ha cridat especialment l'atenció la regulació que es fa del règim sancionador, el qual té un títol específic, però també hi ha mesures clarament relacionades amb aquest, com la suspensió i la revocació; les quals, a més, en la seva redacció actual, són difícils d'entendre. També resulta sorprenent la regulació que es fa de les multes coercitives, preveient la seva aplicació de manera directa a l'article 29 i, a més, atribuint-li un caràcter sancionador, obviant que les multes coercitives en cap cas tenen aquesta naturalesa.

**Novena**. Pel que fa a la immobilització dels vehicles que es preveu per part dels operadors, no sembla respectar les previsions que es contenen a l'article 104.1 del Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, que atribueix aquesta funció als agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit.

**Desena.** Tampoc s'hauria d'incloure a l'article 13 la lletra a) que imposa com a obligació de l'activitat iniciar-.me aquesta en el termini d'un any des de l'autorització. No sembla que una condició d'inici s'hagi de regular com una condició permanent ja que, una vegada complerta, deixa de produir efectes.

**Onzena. Condicions d'exercici del dret d'adquisició preferent**. Compartim la necessitat de què aquests operadors tinguin un dret de continuïtat en l'ocupació i utilització d'aquestes instal·lacions, especialment atenent a que disposen d'un títol per prestar el servei que no s'ha extingit. Però caldria avaluar si, cas que no exercissin aquest dret d'adquisició preferent, haurien de ser compensats per raó del canvi de model (com sembla apuntar la memòria quan fan referència als escenaris de riscos), però aquesta situació es podria plantejar igualment si el dret d'adquisició preferent els perjudica davant altres empreses que vulguin presentar-se a la licitació, entre d'altres.

**Annex A.4**

**A.4.9 Al·legacions presentades per GENERAL DE SERVICIOS ITV, S.A.U.**

**Asunto:** Alegaciones al anteproyecto de ley de regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV)
**Interesado:** GENERAL DE SERVICIOS ITV, S.A.U.
**Destinatario:** Departamento de empresa y trabajo.
**Tema:** Industria y energía.
**Subtema:** Vehículos y automóviles.

**AL DEPARTAMENTO DE EMPRESA Y TRABAJO DE LA**

**DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA**

**DEPARTAMENTO DE EMPRESA Y TRABAJO DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA**

D. Jorge Antonio Soriano San Agustín, mayor de edad, con DNI 25.434.876-G, con domicilio a efectos de notificaciones en la Calle Trespaderne 29, 28042 Madrid, dirección de correo electrónico a efectos de notificación jorge.soriano@sgs.com, en nombre y representación de **GENERAL DE SERVICIOS ITV, S.A.U.** conforme debidamente acredito con el poder adjunto [***documento adjunto núm. 1***], comparezco ante el Departamento de industria y trabajo y, en representación de la mencionada Sociedad y como mejor proceda en Derecho, a tenor de lo dispuesto por el artículo 69 de la Ley 19/2014, de 29 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el artículo 82 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 105 c) CE, formalizo el presente escrito de alegaciones al **"*Anteproyecto de ley de regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV)*"** (en adelante, **"Anteproyecto"**), publicado en el Portal de transparencia el pasado 12 de febrero de 2024, de conformidad con los hechos y razonamientos jurídicos que seguidamente se exponen.

## ALEGACIONES

**PRIMERA. El ámbito de aplicación es contradictorio con lo manifestado en el preámbulo del Anteproyecto y con el espíritu de la ley, que, según se manifiesta, tiene por objeto *"…desarrollar un nuevo marco normativo del modelo de prestación del servicio de ITV en Cataluña que dé seguridad jurídica a los operadores que actúan o quieren actuar en este sector…"***

En efecto, en el artículo 2 del Anteproyecto se establece (el subrayado es nuestro):

***Artículo 2. Ámbito de aplicación***

Esta Ley es aplicable a:

***- Los operadores que prestan el servicio de inspección técnica de vehículos que estén autorizados a ejercer su actividad en Cataluña.***

*- Las personas físicas y jurídicas que tramiten procedimientos administrativos en las estaciones de inspección técnica de vehículos.*

*- A los usuarios del servicio de inspección técnica de vehículos de Cataluña.*

Esto es, en la parte de operadores -primer apartado- se establece que la ley aplicará únicamente a los operadores autorizados (***"…que estén autorizados…"***), excluyéndose, por consiguiente, a cualquier otro que quiera operar en el sector que, de acuerdo con tal redacción, nunca podrían obtener autorización alguna.

Como consecuencia de lo anterior, se propone por esta parte que el primer apartado del artículo 2 establezca que el ámbito de aplicación, adicionalmente a los actuales autorizados, alcance a cualquiera que tenga interés en actuar en el sector, pudiéndose para ello ser una redacción más adecuada al citado apartado la siguiente:

*Artículo 2. Ámbito de aplicación*

*Esta Ley es aplicable a:*

*- Los operadores que prestan el servicio de inspección técnica de vehículos que estén autorizados a ejercer su actividad en Cataluña o quieran actuar en dicho sector.*

**SEGUNDA. El Anteproyecto no garantiza a los inversores interesados y potenciales operadores una seguridad jurídica suficiente.**

En efecto, tal y como está configurado el Anteproyecto la seguridad jurídica no se garantiza.

En el Anexo I, apartado 1.1.c), se establece, respecto a la Zona C, que *"por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la Zona A que tengan los 3 ratios de cobertura de servicio más altos"*, estableciéndose lo mismo respecto a los ratios de cobertura de servicio más alto para la Zona B con la única novedad de que, en lugar de 3 ratios de cobertura más altos, son 5 los ratios de cobertura más altos que se establecen para la Zona B.

Esto es, un operador que quiera abrir estación en la Zona C, o en la B, tendrá, en primer lugar, que seleccionar en la Zona A una de las 3 comarcas con *ratios de cobertura de servicio más altos*, en caso de que su interés se centre en la Zona C, o una de las 5 comarcas con *ratios de cobertura de servicio más altos*, en caso de que su interés se centre en la Zona B.

Una vez efectuada por el operador la selección de la comarca, tendrá que iniciar la importante inversión necesaria (suelo, redacción de proyecto, obtención de licencias, obras de construcción…etc) que se precisa para poner en funcionamiento una estación de ITV, pudiéndose, una vez avanzada una buena parte de la inversión, encontrarse con el escenario de que en la misma comarca por él seleccionada se autorice otra estación y, como consecuencia de ello, se lleva a cabo la actualización del ratio de cobertura de conformidad con lo establecido en el Anteproyecto (*la actualización del ratio de cobertura se hará pública en el plazo máximo de 15 días desde que se convierta en el motivo de actualización*), motivándose con ello que la comarca seleccionada por el operador ya no sea una de las tres/cinco con mayor ratio y, en consecuencia, abrir la estación en la que ha hecho una gran inversión ya no le supondrá obtener habilitación para abrir en Zona C o B, provocándosele con ello un grave perjuicio y obligándosele a, bien desistir porque el volumen de la comarca sea insuficiente para garantizar la viabilidad económica de su proyecto, bien buscar de nuevo otra comarca de la Zona A y empezar de nuevo, perdiendo la inversión realizada, sin garantía alguna de que el mismo escenario no se le vaya a volver a repetir y vuelva a perder lo invertido, generándose como consecuencia de esta configuración del sistema una evidente inseguridad jurídica.

Con objeto de que no quede ninguna duda acerca de lo explicado, procedemos a continuación a exponer un ejemplo.

Mostramos a continuación las comarcas de la Zona A con los datos de líneas y parque de vehículos actuales, y a continuación el efecto en la *ratio de cobertura* de la apertura de una nueva estación en una comarca actualmente sin estación, por ejemplo, la del Priorat:

**ANTES** de la apertura de una estación en Priorat

| Comarca | Ratio de cobertura (RC) |
|---|---|
| Urgell | infinito |
| Terra Alta | infinito |
| **Priorat** | **infinito** |
| Pla d'Urgell | infinito |
| Montsià | 56.282 |
| Noguera | 35.167 |
| Baix Ebre | 33.294 |
| Ripollès | 22.920 |
| Cerdanya | 18.717 |
| Alt Urgell | 18.681 |
| Berguedà | 18.597 |
| Conca de Barberà | 18.402 |
| Solsonès | 13.635 |
| Pallars Jussà | 11.543 |
| Segarra | 10.251 |
| Ribera d'Ebre | 10.186 |
| Aran | 9.747 |
| Garrigues | 8.887 |
| Pallars Sobirà | 7.336 |
| Alta Ribagorça | 3.403 |

**DESPUES** de la apertura de una estación en Priorat

| Comarca | Ratio de cobertura (RC) |
|---|---|
| Urgell | infinito |
| Pla d'Urgell | infinito |
| **Terra Alta** | **infinito** |
| Montsià | 56.282 |
| Noguera | 35.167 |
| Baix Ebre | 33.294 |
| Ripollès | 22.920 |
| Cerdanya | 18.717 |
| Alt Urgell | 18.681 |
| Berguedà | 18.597 |
| Conca de Barberà | 18.402 |
| Solsonès | 13.635 |
| Pallars Jussà | 11.543 |
| Segarra | 10.251 |
| Ribera d'Ebre | 10.186 |
| Aran | 9.747 |
| Priorat | 9.551 |
| Garrigues | 8.887 |
| Pallars Sobirà | 7.336 |
| Alta Ribagorça | 3.403 |

Como es fácilmente comprobable, la apertura de una estación en una comarca que actualmente no tiene ninguna, hace que la comarca caiga en el ranking para irse a las posiciones finales, más allá de la tercera o quinta, por lo que una segunda apertura en esa comarca ya no habilita para operar en Zona B o C, ocurriendo exactamente lo mismo con cualquier otro ejemplo en el que se implante un nuevo centro en una comarca sin estación actual.

Como consecuencia de lo anterior, proponemos, como primera opción, que, para abrir una estación en Zona C, se mantenga el requisito de abrir una estación en alguna comarca de la

Zona A, pero que no sea requisito el que se tenga que cumplir con la ratio de cobertura. En este sentido proponemos que donde se establece respecto a la Zona C:

> *- Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan las 3 ratios de cobertura del servicio más altos.*

Se establezca:

> *- Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación en una comarca de la zona A.*

Y se establezca respecto a la Zona B:

> *- Por cada 4 líneas de inspección en la zona B, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A.*

Una segunda opción es autorizar la apertura de la que sería la segunda estación de ITV de la comarca, si el optante acredita que contaba con algún título sobre el suelo y licencia de obra/actividad con anterioridad a la autorización de la primera estación. El redactado que proponemos en este caso es el siguiente:

> *- Por cada 4 líneas de inspección en las zonas B o C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan los 3 ratios de cobertura del servicio más altos, salvo que el optante obtuviera la autorización de la estación en zona A contando con algún derecho sobre el suelo y/o licencia de obra/actividad de esta estación en zona A, con anterioridad a la autorización de alguna otra estación en la misma comarca, en cuyo caso no operará el mecanismo indicado de los 3/5 ratios de cobertura más altos.*

Sin perjuicio de lo anterior, queremos por último en relación con esta alegación apuntar que, tal y como se ha definido aritméticamente la Ratio de Cobertura (RC) en el Anexo 1. Apartado 1.5., como cociente entre el número de vehículos censados y el número de líneas, en lugar de generar una *ratio de cobertura* se ha generado una *ratio de descobertura*, por cuanto para una comarca en la cual no existan estaciones, esto es, con cero líneas de inspección, al realizar el cálculo -número de vehículos dividido por cero- el resultado será infinito y, si en lugar de cero líneas, partimos de una línea, según aumentan el número de líneas, al estar éstas en el denominador, el cociente disminuye, lo cual no sólo no tiene sentido sino que además es contradictorio puesto que ***aumentando el número de líneas la "ratio de cobertura" disminuye***, proponiéndose por nuestra parte que en lugar de *ratio de cobertura* se denomine a ésta como *ratio de descobertura* o *ratio de falta de cobertura*.

**TERCERA. La definición de zonas, agrupando diferentes comarcas, no refleja en su totalidad la realidad territorial actual**

Efectivamente, la comarca del Lluçanes no está incluida en ninguna de las 3 zonas definidas en el Anexo I, apartados 1.2, 1.3 y 1.4. Entendemos que, al tratarse de una comarca de reciente creación, según la Ley 7/2023 de 10 de mayo de 2023, no se ha incluido en la definición de comarcas, y consideramos conveniente incluirla para que esta definición refleje

la realidad del territorio, dejando por nuestra parte a criterio de la Generalitat a qué zona asignarla.

**CUARTA. El Anteproyecto no garantiza la cobertura del servicio en la totalidad del territorio, al menos en las comarcas de tamaño intermedio que no cuentan actualmente con ninguna estación**

Siendo evidente que uno de los objetivos del texto es facilitar la implantación del servicio en las comarcas más pequeñas o menos pobladas (Zona A), llama la atención que no haya ningún mecanismo para facilitar la implantación en las comarcas de la Zona B que en la actualidad no cuentan con ninguna estación, por lo que corren el riesgo de quedarse sin nuevas estaciones, contrariamente a lo que sucedería en comarcas más pequeñas en las que se puedan ir implantando.

Estos casos pueden ser observados en el siguiente cuadro:

| Comarca | Capital | Parque de vehículos |
|---|---|---|
| Alt Camp | Valls | 39.582 |
| Moianès | Moyá | 12.240 |
| Pla de l'Estany | Banyoles | 28.085 |

La no garantía de cobertura del servicio a la totalidad del territorio, especialmente en la Zona B, es innegable. A la vista del parque de vehículos existente, es complicado que, atendiendo a las condiciones establecidas en el Anteproyecto, pueda establecerse una nueva estación en estas tres comarcas con una mínima rentabilidad, acrecentado esta posibilidad el hecho de que actualmente no se conocen en estos momentos las tarifas del servicio que podrán aplicar los operadores, ni si la actualización de éstas se realizará con periodicidad anual. En este sentido, aunque el artículo 7 del Anteproyecto obliga a que las tarifas se establezcan por la Dirección General competente -así como sus actualizaciones-, es actualmente imposible conocer el importe que se aplicará una vez entre en vigor la ley, en cualquier caso, y con valores en el entorno de los que actualmente están aplicando los operadores actuales, la viabilidad económica de una nueva estación en cualquiera de esas tres comarcas es más que dudosa.

De esta manera y con la finalidad de facilitar la implantación del servicio en esas tres comarcas, proponemos que se incluyan en Zona A aquellas comarcas que se han incluido en Zona B pero que actualmente no cuentan con ninguna estación, que son las tres indicadas en la tabla anterior.

**QUINTA. Contradicción en materia de incompatibilidades**

El artículo 6.2 del Anteproyecto establece que:

> *2. Las actividades que específicamente son incompatibles con la prestación del servicio de ITV son:*
>
> *- Transporte terrestre por carretera.*
> *- Comercio de vehículos automóviles.*
> *- Construcción, reformas y reparación y mantenimiento de vehículos automóviles.*
> *- Asesoramiento y gestión administrativa de trámites relacionados con el ámbito de la automoción.*

Las dos primeras están incluidas en el vigente Real Decreto 920/2017, que regula la inspección técnica, por lo que no tenemos nada que decir.

Sobre la cuarta, *"asesoramiento y gestión administrativa de trámites relacionado con el ámbito de la automoción"*, su redacción es tan amplia y ambigua que podría ser incluso contradictorio con el propio objeto de la actividad de ITV, puesto que, por ejemplo, la tramitación de reformas de importancia por parte de las estaciones de ITV, incluida en el alcance de la operación de éstas, se puede considerar como una "gestión administrativa relacionada con el ámbito de la automoción", aplicándose criterios reglados de procedimiento administrativo y asesorando en muchos casos a los usuarios del servicio sobre cómo tramitarlas, documentación necesaria y otros aspectos.

La situación descrita se podría dar de manera especial en el caso de flotas de vehículos. Es habitual que, en estos casos, desde las estaciones de ITV se agrupen las facturas de las inspecciones para hacer facturaciones mensuales agrupadas, se comuniquen a los titulares de estas flotas las fechas de vencimientos, labores que también podrían tener la consideración de gestión administrativa.

Adicionalmente, es habitual que los actuales operadores de ITV estén inscritos como "centros de formación en materia de ITV", algo que también podría considerarse como "asesoramiento en materia de automoción".

Como consecuencia de lo anterior, para evitar contradicciones que en la práctica pueden dejar fuera como optantes a cualquier operador de ITV, tanto los que actualmente operan en Cataluña como los que no, proponemos volver a la redacción de las incompatibilidades del decreto 30/2010, que dice:

> ***Artículo 43 Titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos***
>
> *Los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, su personal de dirección y su personal inspector tienen que cumplir el régimen de incompatibilidades establecido con carácter general para todos los operadores de la inspección en el artículo anterior.*
>
> *En particular, además, no pueden estar relacionados con las actividades siguientes:*
>
> - ***a)*** *Construcción, reformas y reparación de vehículos, partes y piezas.*
> - ***b)*** *Comercio de vehículos, partes y piezas.*
> - ***c)*** *Transporte terrestre por carretera.*
> - ***d)*** *Gestorías administrativas relacionadas con el ámbito de la automoción.*
> - ***e)*** *Seguros, arbitraje, mediación o peritaje en materia de seguros de vehículos automóviles.*

| Número “d’article / disposició / annex” amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| **Artículo 2.** Del tenor literal puede concluirse que no pueden acceder a nuevos títulos habilitantes operadores que no estén implantados actualmente en Cataluña. | Artículo 2. Ámbito de aplicación<br>Esta Ley es aplicable a:<br>- Los operadores que prestan el servicio de inspección técnica de vehículos que estén autorizados a ejercer su actividad en Cataluña o quieran actuar en dicho sector.<br>- Las personas físicas y jurídicas que tramiten procedimientos administrativos en las estaciones de inspección técnica de vehículos.<br>- A los usuarios del servicio de inspección técnica de vehículos de Cataluña. | En el artículo 2 se establece que (el subrayado en nuestro):<br><br>Artículo 2. Ámbito de aplicación<br>Esta Ley es aplicable a:<br>- <u>Los operadores que prestan el servicio de inspección técnica de vehículos que estén autorizados a ejercer su actividad en Cataluña</u>.<br>- Las personas físicas y jurídicas que tramiten procedimientos administrativos en las estaciones de inspección técnica de vehículos.<br>- A los usuarios del servicio de inspección técnica de vehículos de Cataluña.<br><br>Esto es, en la parte de operadores, el primer ítem, la ley aplica únicamente a los operadores autorizados (…que estén autorizados…”), sin embargo a los que quieren actuar el sector no les aplica, por lo que nunca obtendrían autorización alguna. |
| **Anexo I. Apartados 1.2, 1.3 y 1.4**<br>No está incluida la comarca del Lluçanes | Proponemos incluirla en la relación de comarcas y dejamos a criterio de la Generalitat a qué zona asignarla (A, B o C). | La comarca del Lluçanes no está incluida en ninguna de las 3 zonas definidas en el Anexo I, apartados 1.2, 1.3 y 1.4. Entendemos que al tratarse de una comarca de reciente creación, según la Ley 7/2023 de 10 de mayo de 2023, no se ha incluido en la definición de comarcas, y consideramos conveniente incluirla para que esta definición refleje la realidad del territorio, dejando por nuestra parte a criterio de la Generalitat a qué zona asignarla. |

| | | |
|---|---|---|
| **Anexo 1. Condiciones de establecimiento de las estaciones de ITV fijas.**<br>Con el mecanismo de implantación de nuevas estaciones en Zonas B o C, ligadas a una estación prèvia en operación en Zona A, se corre el riesgo de que Inversiones en curso en Zona A no califiquen si se produce una apertura previa en la misma comarca, pudiendo alegar el inversor que no existe una seguridad jurídica suficiente | Donde dice:<br><br>- Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan los 3 ratios de cobertura del servicio más altos.<br><br>Proponemos que diga<br><br>- Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación en una comarca de la zona A.<br><br>Y de manera equivalente para la zona B:<br><br>- Por cada 4 líneas de inspección en la zona B, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A.<br><br>Otra segunda opción es autorizar la apertura de esa estación, segunda en la comarca, si el optante acredita que contaba con algún título sobre el suelo y licencia de obra/actividad con anterioridad a la autorización de la primera estación. En consecuencia, el redactado que proponemos en este caso es el siguiente: | Ver justificacion detallada de la propuesta de cambio en el Anexo I del presente documento. |

<table>
<tr>
<td></td>
<td>- Por cada 4 líneas de inspección en las zonas B o C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan los 3 ratios de cobertura del servicio más altos, salvo que el optante obtuviera la autorización de la estación en zona A contando con algún derecho sobre el suelo, así como licencia de obra/actividad de esta estación en zona A, con anterioridad a la autorización de alguna otra estación en la misma comarca, en cuyo caso no operará el mecanismo indicado de los 3/5 ratios de cobertura más altos.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anexo 1. Condiciones de establecimiento de las estaciones de ITV fijas.<br>Al existir comarcas clasificadas en Zona B que actualmente no tienen estaciones de ITV, se corre el riesgo de que en éstas no se implanten nuevas estaciones, y sin embargo sí que se implantarían en comarcas con menor potencial, que son las de la Zona A</td>
<td>Proponemos incluir en la clasificacion de Zona A aquellas comarcas de la Zona B que actualment no cuentan con ninguna estación de ITV, que son las de Alt Camp, Moianès y Pla de l’Estany.</td>
<td>Si bien es evidente que uno de los objetivos del texto es facilitar la implantación del servicio en las comarcas más pequeñas o menos pobladas (Zona A), llama la atención que no haya ningún mecanismo para facilitar la implantación en las comarcas de la Zona B que en la actualidad no cuentan con ninguna estación, por lo que corren el riesgo de quedarse sin nuevas estaciones, mientras que en comarcas más pequeñas se puedan ir implantando. Reflejamos en el siguiente cuadro estos casos:
<table>
<tr><th>Comarca</th><th>Capital</th><th>Parque de vehículos</th></tr>
<tr><td>Alt Camp</td><td>Valls</td><td>39.582</td></tr>
<tr><td>Moianès</td><td>Moyá</td><td>12.240</td></tr>
<tr><td>Pla de l'Estany</td><td>Banyoles</td><td>28.085</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | | Este es un riesgo real, puesto que a la vista del parque de vehículos con el que cuentan, no parece fácil que pueda establecerse una nueva estación con una mínima rentabilidad, acrecentado además porque ni se conocen en estos momentos las tarifas del servicio que podrán aplicar los operadores, ni si la actualización de éstas se realizará con periodicidad anual.<br><br>Más concretamente, el artículo 7 obliga a que las tarifas se establezcan por parte de la dirección general competente, así como las sucesivas actualizaciones, pero en este momento se desconoce el importe que se aplicará una vez esta ley esté en vigor.<br><br>En cualquier caso, y con valores en el entorno de los que actualmente están aplicando los operadores actuales, la viabilidad económica de una nueva estación en cualquiera de esas tres comarcas es más que dudosa.<br><br>De esta manera y con la finalidad de facilitar la implantación del servicio en esas tres comarcas, proponemos que se incluyan en Zona A aquellas comarcas que se han incluido en Zona B pero que actualmente no cuentan con ninguna estación, que son las tres indicadas en la tabla anterior. |

| | | |
|---|---|---|
| **Artículo 6.2.**<br>La redación relativa a incompatibilidades se ha hecho en un sentido tan amplio y ambiguo que puede resultar contradictorio con la actividad actual de las estaciones de ITV y dejar fuera a cualquier operador de ITV, esté o no implantado ya en Cataluña | ***Artículo 43 Titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos***<br><br>*Los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, su personal de dirección y su personal inspector tienen que cumplir el régimen de incompatibilidades establecido con carácter general para todos los operadores de la inspección en el artículo anterior.*<br><br>*En particular, además, no pueden estar relacionados con las actividades siguientes:*<br><br>• ***a)*** *Construcción, reformas y reparación de vehículos, partes y piezas.*<br>• ***b)*** *Comercio de vehículos, partes y piezas.*<br>• ***c)*** *Transporte terrestre por carretera.*<br>• ***d)*** *Gestorías administrativas relacionadas con el ámbito de la automoción.*<br>• ***e)*** *Seguros, arbitraje, mediación o peritaje en materia de seguros de vehículos automóviles.* | El artículo 6.2 establece que:<br>2. Las actividades que específicamente son incompatibles con la prestación del servicio de ITV son:<br>- Transporte terrestre por carretera.<br>- Comercio de vehículos automóviles.<br>- Construcción, reformas y reparación y mantenimiento de vehículos automóviles.<br><u>- Asesoramiento y gestión administrativa de trámites relacionados con el ámbito de la automoción.</u><br><br>Las dos primeras están incluidas en el vigente Real Decreto 920/2017, que regula la inspección técnica, por lo que no tenemos nada que decir.<br><br>Sobre la cuarta, “asesoramiento y gestión administrativa de trámites relacionado con el ámbito de la automoción”, está redactada en un sentido tan amplio que podría ser incluso contradictorio con el propio objeto de la actividad de ITV, puesto que por ejemplo, la tramitación de reformas de importancia por parte de las estaciones de ITV, incluida en el alcance de la operación de éstas, se puede considerar como una “gestión administrativa relacionada con el ámbito de la automoción”, aplicándose criterios reglados de procedimiento administrativo, y asesorando en muchos casos a los usuarios del servicio sobre cómo tramitarlas, documentación necesaria a aportar y otros aspectos. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Incluso a flotas de vehículos, es habitual que desde las estaciones de ITV se agrupen las facturas de las inspecciones para hacer facturaciones mensuales agrupadas, se comuniquen a los titulares de estas flotas las fechas de vencimientos, que también podrían tener la consideración de gestión administrativa.<br><br>Además, es habitual que los actuales operadores de ITV estén inscritos como “centros de formación en materia de ITV” dirigida a interesados no pertenecientes a su organización, que también podría considerarse como “asesoramiento en materia de automoción”.<br><br>Por tanto, con el fin de evitar contradicciones que en la práctica podrían dejar fuera como optantes a cualquier operador de ITV, tanto los que actualmente operan en Cataluña como los que no, proponemos volver a la redacción de las incompatibilidades del decreto 30/2010. |

**Anexo I. Justificación de la propuesta alternativa a la redacción de las condiciones de establecimiento de las estaciones de ITV fijas**

Vamos a presentar el caso de un posible operador que proyecte poner en marcha cuatro líneas en la Zona B o en la C. En el segundo caso, Zona C, además se obliga que mínimo se tengan 4 líneas entre las diferentes estaciones de la zona.

En aplicación del Anexo I, apartado 1.1.c), que indica "por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la Zona A que tengan los 3 ratios de cobertura de servicio más altos". Para el caso de la Zona B, son los 5 ratios de cobertura más altos, en lugar de 3.

Esto es, para poder abrir esta estación en Zona C, o B, el posible operador del ejemplo selecciona previamente una de estas 3/5 comarcas de la Zona A, de manera que tras invertir en un suelo, redacción de proyecto, obtención de licencias y acometer las obras de construcción, con el coste inversor que todo esto supone, tiene conocimiento antes de terminar las obras que en esa misma comarca se acaba de autorizar otra estación, que obliga a recalcular el ratio de cobertura según se indica en el texto ("la actualización del ratio de cobertura se hará pública en el plazo máximo de 15 días desde que se convierta en el motivo de actualización") , por lo que esa comarca ya no es una de las tres/cinco con mayor ratio y en consecuencia abrir esa estación en la que las obras las tiene en curso ya no le va a permitir habilitarle para abrir en Zona C o B. Esto puede motivar que o bien tiene que desistir del proyecto porque el volumen de la comarca es insuficiente para garantizar la viabilidad económica del proyecto (inseguridad jurídica) o tiene que buscar de nuevo otra comarca de la Zona A y empezar de nuevo, perdiendo la inversión realizada, en la cual puede tener éxito, o incluso puede volver a ocurrirle lo mismo.

Vamos a mostrar de manera numérica con un ejemplo este efecto. Mostramos a continuación las comarcas de la Zona A con los datos de líneas y parque de vehículos actuales, y a continuación el efecto en dicho RC de la apertura de una nueva estación en una comarca actualmente sin estación, por ejemplo la del Priorat:

**ANTES** de la apertura de una estación en Priorat

| Comarca | Ratio de cobertura (RC) |
|---|---|
| Urgell | infinito |
| Terra Alta | infinito |
| **Priorat** | **infinito** |
| Pla d'Urgell | infinito |
| Montsià | 56.282 |
| Noguera | 35.167 |
| Baix Ebre | 33.294 |
| Ripollès | 22.920 |
| Cerdanya | 18.717 |
| Alt Urgell | 18.681 |
| Berguedà | 18.597 |
| Conca de Barberà | 18.402 |
| Solsonès | 13.635 |
| Pallars Jussà | 11.543 |
| Segarra | 10.251 |
| Ribera d'Ebre | 10.186 |
| Aran | 9.747 |
| Garrigues | 8.887 |
| Pallars Sobirà | 7.336 |
| Alta Ribagorça | 3.403 |

**DESPUES** de la apertura de una estación en Priorat

| Comarca | Ratio de cobertura (RC) |
|---|---|
| Urgell | infinito |
| Pla d'Urgell | infinito |
| **Terra Alta** | **infinito** |
| Montsià | 56.282 |
| Noguera | 35.167 |
| Baix Ebre | 33.294 |
| Ripollès | 22.920 |
| Cerdanya | 18.717 |
| Alt Urgell | 18.681 |
| Berguedà | 18.597 |
| Conca de Barberà | 18.402 |
| Solsonès | 13.635 |
| Pallars Jussà | 11.543 |
| Segarra | 10.251 |
| Ribera d'Ebre | 10.186 |
| Aran | 9.747 |
| Priorat | 9.551 |
| Garrigues | 8.887 |
| Pallars Sobirà | 7.336 |
| Alta Ribagorça | 3.403 |

Se puede comprobar que la apertura de una estación en una comarca que actualmente no tiene estación hace que caiga en el ranking para irse las posiciones finales, más allá de la tercera o quinta, por lo que una segunda apertura en esa comarca ya no habilita para operar en Zona B o C, y lo mismo ocurre con cualquier otro ejemplo en el que se implante un nuevo centro en una comarca sin estación actual.

En consecuencia, y como ya hemos anticipado en la relación de alegaciones, proponemos como primera opción que para abrir una estación en Zona C, se mantenga el requisito de abrir una estación en alguna comarcas de la Zona A, pero que no sea requisito el que se tenga que cumplir con el ratio de cobertura.

Esto es, donde dice:

> - Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan los 3 ratios de cobertura del servicio más altos.

Proponemos que diga

> - Por cada 4 líneas de inspección en la zona C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación en una comarca de la zona A.

Y de manera equivalente para la zona B:

> - Por cada 4 líneas de inspección en la zona B, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A.

Otra segunda opción es autorizar la apertura de esa estación, segunda en la comarca, si el optante acredita que contaba con algún título sobre el suelo y licencia de obra/actividad con anterioridad a la autorización de la primera estación. En consecuencia, el redactado que proponemos en este caso es el siguiente:

> - Por cada 4 líneas de inspección en las zonas B o C, el operador debe tener autorizada y en funcionamiento previamente la prestación del servicio de una estación entre las comarcas de la zona A que tengan los 3 ratios de cobertura del servicio más altos, salvo que el optante obtuviera la autorización de la estación en zona A contando con algún derecho sobre el suelo, así como licencia de obra/actividad de esta estación en zona A, con anterioridad a la autorización de alguna otra estación en la misma comarca, en cuyo caso no operará el mecanismo indicado de los 3/5 ratios de cobertura más altos.

**Annex A.4**

**A.4.10 Al·legacions presentades per GRUPO ITEVELESA.**

| Número "d'article / disposició / annex" amb observacions | Proposta de nou redactat (insertado en rojo) | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| Disposición Adicional Primera, Apartado 2. Anteproyecto Ley. | *"Disposiciones adicionales.*<br><br>*Primera. Estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV y que no proceden de las antiguas concesiones*<br><br>*2. Adaptación a los requisitos y obligaciones por la prestación del servicio de ITV.*<br><br>*a. Las estaciones que sigan ejerciendo la prestación del servicio de ITV disponen del plazo máximo de un año para adaptarse a los requisitos y obligaciones establecidos en esta ley,* ***a excepción de las condiciones de ponderación territorial recogidas en el Apartado 1 del Anexo 1."*** | Consideramos que los criterios de ponderación no resultan necesarios en las estaciones de ITV ya existentes, ya que, tal y como reconoce la propia Memoria de Evaluación del Impacto, la alternativa finalmente adoptada por el Anteproyecto *"de facto supone inicialmente el mantenimiento de la red existente de estaciones de ITV, dado que los operadores actualmente autorizados en Cataluña, cumplen con un nivel bastante elevado los requisitos de ponderación territorial, y permite la apertura de nuevas estaciones allá donde la demanda es más elevada (...)"* |
| | | |
| Disposición Adicional Primera, Apartado 1. Anteproyecto Ley. | *"Disposiciones adicionales.*<br><br>*Primera. Estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV y que no proceden de las antiguas concesiones*<br><br>*1. Continuidad en la prestación del servicio de ITV.*<br><br>*Las estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV y que no provienen de las antiguas concesiones, seguirán ejerciendo su actividad,* ***sin que exista ya limitación temporal****. Para ello disponen de un mes desde la entrada en vigor de esta Ley para presentar la solicitud de continuidad a la persona titular de la dirección general competente en materia de seguridad industrial, indicando las líneas que operan en cada estación, la cual emitirá la correspondiente autorización".* | Consideramos que con ello se clarifica el nuevo régimen de estas estaciones y se supera cualquier duda respecto a sus antiguas condiciones. |

| | | |
|---|---|---|
| | | |
| Artículo 13. Anteproyecto Ley. | *"Artículo 13. Obligaciones de los operadores del servicio de inspección técnica de vehículos en estaciones fijas*<br>*Los operadores autorizados para realizar la prestación del servicio de ITV en estaciones fijas deben cumplir las siguientes obligaciones:*<br><br>*a. Iniciar la actividad en el plazo previsto en el artículo 15.1 de esta ley.*<br><br>*b. Mantener el cumplimiento de los requisitos exigidos a los operadores del servicio de inspección técnica de vehículos de estaciones fijas,* ***y las condiciones previstas en la presente norma que sirven de base para el otorgamiento de las nuevas autorizaciones contempladas en esta Ley****, así como de todos los requisitos que sean exigidos por el resto de normas sectoriales que sean de aplicación".* | |
| | | |
| Disposición Transitoria. Anteproyecto Ley.<br><br>*"Obligatoriedad de la prestación del servicio de ITV de las estaciones que actualmente prestan el servicio*<br><br>1. *Las estaciones fijas de ITV a que se refieren las disposiciones adicionales primera y segunda, continuarán la prestación del servicio de ITV durante el plazo de 2 años desde la entrada en vigor de la presente ley".* | | Vemos procedente clarificar esta Disposición Transitoria, dado que su contenido presenta una contradicción con lo dispuesto por el Apartado 2.a de la Disposición Adicional Primera, que prevé la revocación de la autorización si la estación existente no se adapta en el plazo de un año a las obligaciones establecidas en la Ley. |

| | | |
|---|---|---|
| Apartado 3 del artículo 4. Anteproyecto Ley.<br><br>*"Artículo 4. Régimen de prestación del servicio de inspección técnica de vehículos*<br><br>*3. La prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en estaciones móviles es realizada, en régimen de autorización administrativa, por la entidad o entidades adjudicatarias del correspondiente contrato de concesión de servicios, o mediante otras fórmulas de gestión directa o indirecta de prestación de servicios previstas en la normativa."* | | Esta redacción parece dejar la puerta abierta a cualquier modelo que más adelante se determine en relación con las estaciones móviles.<br><br>Entendemos que esta indefinición genera una inseguridad en los operadores que deseen optar a la apertura de este tipo de estaciones, por lo que consideramos conveniente clarificar la fórmula de gestión de las móviles.<br><br>Por otro lado, el Anteproyecto no dice nada sobre el régimen de autorización de las estaciones móviles ya en funcionamiento. |
| | | |
| Anexo 1 Apartado 1 Anteproyecto Ley<br><br>*Condiciones de ponderación territorial para la prestación del Servicio de ITV en estaciones fijas.* | | Vemos necesario clarificar los criterios de ponderación territorial para la prestación del servicio de ITV en estaciones fijas. En concreto,<br><br>1./ Se debe partir, al menos de inicio, de la continuidad de todos los operadores y estaciones actuales, ¿correcto?<br><br>1.a./ De ser así, se debería ofrecer mayor concreción y detalle en relación con la evolución del ranking de la zona A ligada a la posibilidad de acceder a la actividad en las zonas B y C.<br><br>1.b./ De no ser así, ¿se cerrarán las actuales estaciones de las zonas B y C titularidad de operadores que no cuenten con estaciones en las comarcas que se encuentran entre los |

| | | |
|---|---|---|
| | | 5 ó 3 primeros del ranking de ratios de cobertura de la zona A?<br><br>2./ Entendemos que no queda bien determinado el cálculo del ratio de cobertura de las comarcas en las que no existen líneas de inspección (división por cero), por lo que el resultado del cálculo sería infinito.<br><br>Consideramos debería efectuarse aclaración o reformulación sobre el cálculo o establecer claramente cómo se ubican en el ranking esas comarcas. |
| Memoria de Evaluación del Impacto. | | En esta Memoria se hace mención a la previsión de cantidades para eventuales reclamaciones patrimoniales de los actuales operadores; ¿dichos importes están previstos para compensar la apertura a la competencia?<br><br>De no ser así, aclarar por favor el concepto que pretende cubrirse. |

**Annex A.4**

**A.4.11 Al·legacions presentades per PLATAFORMA ITV DIPUTACIÓ.**

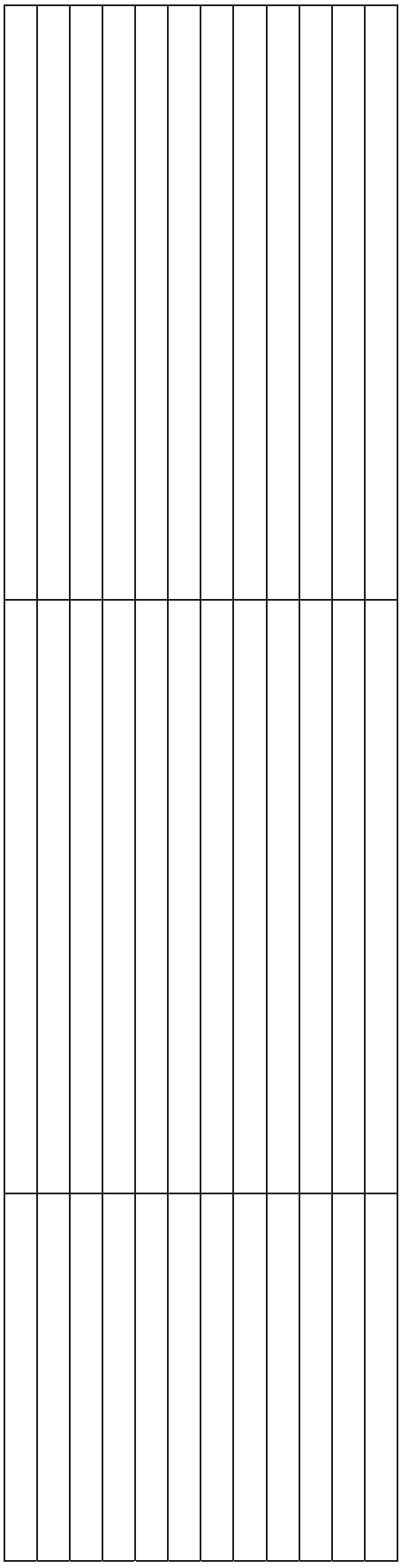
| Número “d’article / disposició / annex” amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| Disposició especial per ITVs ubicades en zones residencials | Tenir accessos exclusius i ben senyalitzats assegurant la seguretat dels vianants.<br>No estar a menys de 200m d’una escola o edifici d’habitatges on hi hagin infants i/o un centre de salut.<br>Disposar d’un sistema d’evacuació de fums no impacti negativament en la qualitat de l’aire dels habitatges propers, amb mesures estrictes per què els nivells legals de diòxid de nitrogen ($NO^2$) mai estiguin per sobre dels nivells màxims exigits per l’Organització Mundial per la Salut.<br>Disposar d’un sistema d’aïllament acústic per assegurar que els nivells sonors no superin els nivells establerts per la normativa municipal.<br>Revisions anuals tècniques i d’impacte ambiental i acústic de caràcter obligatori.<br>Assegurar l’organització de l’activitat per evitar embussos a les entrades de les itv així com estacionaments il.legals en via pública. | La normativa ha d’incloure una disposició especial per a aquelles estacions ITV ubicades en entorns residencials, l’activitat econòmica de les quals impacta en la salut, seguretat i qualitat de vida dels veïns i veïnes. Això és especialment important en entorns escolars i entorns urbans densament poblats. |
| Article 2/2.2 Tenir les estacions d’ITV registrades d’acord amb el Reglament ( CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre del 2009, relatiu a la participació voluntària.... | Tenir les estacions d’ITV registrades d’acord amb el Reglament ( CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre del 2009, relatiu a la participació equilibrada de totes les parts interessades, com organismes competents, productors, fabricants, importadors, proveïdors de serveis, majoristes , minories en particular PIMES, i associacions de protecció del medi ambient i organitzacions de consumidors. | L’article no correspon al reglament europeu concretament al fet que aquest esmena una participació que no és de caràcter voluntari i consultiva amb els principal actors inclosos la ciutadania ( associacions de veïns, plataformes ciutadanes, comissions de barri, organitzacions mediambientals ...). |
| Article 24. Abast del control i supervisió de l’Administració | Els òrgans competents en matèria de seguretat industrial han de garantir que en la prestació del servei d’ITV es compleix també el principi de Compliment de les mesures ambientals (extracció de fums i pantalles acústiques) i de seguretat vial (correcta i suficient senyalització dels accessos) per a aquelles estacions ITV ubicades en entorns residencials. | L’article 24 ha d’assegurar també que l’Administració té el control i la supervisió del compliment de les mesures mediambientals que afecten a la salut i la seguretat de les persones que viuen a menys de 200 metres d’una estació ITV. Les mesures actuals, que deixen aquestes actuacions en mans dels ajuntaments, no són eficaces. |

| | | |
|---|---|---|
| Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes (1.1.) | L'annex ha d'establir una cobertura MÀXIMA d'horari de prestació del servei per a ITV ubicades en entorns residencials o a 200metres d'edificis amb infants, escoles i/o centres de salut. L'horari de tarda d'aquestes estacions no hauria de superar les 9h de la tarda, per tal de respectar el descans dels veïns i veïnes. | L'article no estableix un horari màxim per a les estacions ITV, pel que deixa total llibertat a les estacions de fer un horari nocturn si així ho decideixen. Això és incompatible amb el descans dels veïns i veïnes en estacions ITV ubicades en entorns residencials o amb edificis d'habitatges a menys de 200 metres. |

**Annex A.4**

**A.4.12 Al·legacions presentades per PLATAFORMA ITV PASSATGE PUIGMADRONA.**

| Número “d’article / disposició / annex” amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| Disposició especial per ITVs en zones residencials | Tenir accessos exclusius i ben senyalitzats assegurant la seguretat dels vianants.<br>No estar a menys de 200m d’una escola o edifici on hi hagin infants o/i centre de salut.<br>Disposar d’un sistema d’evacuació de fums que no impacti en la qualitat de l’aire del veïnat pròxim<br>Disposar d’un sistema d’aïllament acústic per assegurar que els nivells sonors no superin els nivells establerts per la normativa municipal.<br>Revisions anuals tècniques i d’impacte ambiental.<br>Assegurar l’organització de l’activitat per evitar embussos a les entrades de les itv així com estacionaments il.legals en via pública. | Com a grup de persones coneixedores de primera mà del problema de viure al costat d’una ITV, exposem els principals punts que per a nosaltres com a veïns i veïnes provoquen més molèsties i riscs innecessaris i que creiem fermament s’han d’evitar en un present/futur. |
| Article 2/2.2 Tenir les estacions d’ITV registrades d’acord amb el Reglament ( CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre del 2009, relatiu a la participació voluntària.... | Tenir les estacions d’ITV registrades d’acord amb el Reglament ( CE) núm. 1221/2009 del Parlament europeu i del Consell de 25 de novembre del 2009, relatiu a la participació equilibrada de totes les parts interessades, com organismes competents, productors, fabricants, importadors, proveïdors de serveis, majoristes , minories en particular PIMES, i associacions de protecció del medi ambient i organitzacions de consumidors. | L’article no correspon al reglament europeu concretament al fet que aquest esmena una participació que no és de caràcter voluntari i consultiva amb els principal actors inclosos la ciutadania ( associacions de veïns, plataformes ciutadanes, comissions de barri, organitzacions mediambientals ...). |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |



**Annex A.4**

**A.4.13 Al·legacions presentades per PREVENCONTROL.**

**AL·LEGACIONS SOBRE L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES:**

En compliment del tràmit d'informació pública (art. 68 de la Llei 26/2010) conferit mitjançant Edicte del 8 de febrer del Departament d'Empresa i Treball (DOGC del dia 16 de febrer), es formulen, en temps i forma, les següents

**AL·LEGACIONS**:

**Article 4: Règim de prestació del servei d'ITV:**

1.- El precepte, amb altres relacionats, estableix un règim d'autorització administrativa en el marc d'un mercat de lliure accés, per les estacions fixes; per les estacions mòbils, sempre vinculades a les estacions fixes, imposa de manera contradictòria un sistema d'autorització administrativa i, alhora, un títol habilitant de concessió de servei.

Com sigui que les estacions mòbils estan vinculades a les fixes, el règim de prestació del servei hauria de ser el mateix, sense que sigui coherent que les estacions mòbils puguin ser objecte d'una concessió de serveis per 10 anys (article 18.3 de l'avantprojecte), a diferència de les estacions fixes amb un règim d'autorització indefinida.

L'article 14 del Real Decreto 920/2017 (normativa básica) permet que cada Comunitat autónoma fixi el model de gestió que cregui oportú, però respecte de la seva execució material es disposa que:

"*Dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización".*
No sembla possible una combinació dels diversos sistemas o models d'execució, atès que la normativa bàsica es refereix de manera alternativa ("o") als diferents tipus de gestió material.

S'ha de corregir aquesta situació.

2.- Tampoc té lògica l'establiment d'un model de lliure accés (amb ponderació territorial) i, al mateix temps, es reservi un sistema especial d'adjudicació de les estacions fixes per a la prestació del servei dels vehicles que integren el parc móvil de la Generalitat de Catalunya, per via de gestió directa, concessió de serveis o "qualsevol forma de gestió indirecta".

Es proposa la supressió de l'apartat 6 de l'article 4.

**Article 5. Funcions dels operadors de la ITV**

Supressió apartat b)

**Justificació:** D'acord amb el què s'ha exposat sobre l'article 2.

Supressió apartat c) *"Immobilitzar cautelarment els vehicles que, com a conseqüència de l'activitat inspectora, presentin deficiències de seguretat que comportin un perill imminent i comunicar immediatament aquestes immobilitzacions a l'òrgan de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial, pels mitjans que aquest determini en cada moment."*

**Justificació:** La immobilització és competència de l'autoritat competent sobre la materia de la Generalitat de Catalunya. Suggerim suprimir la facultat d'immobilització i substiutir-la per un tràmit de comunicació a l'autoritat competent, en les casos que preveu el precepte.

**Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'inspecció tècnica de vehicles**

1. La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles per part dels operadors de la ITV, així com per part del seu personal directiu i personal tècnic d'inspecció (…)"

Des d'un punt de vista subjectiu, la incompatibilitat s'hauria d'estendre a tot el personal de l'operador.

2. "*es incompatible amb el desenvolupament, directament o mitjançant altres entitats vinculades, d'activitats tècniques, comercials, financeres o assesorament que puguin afectar la independencia i influir en el resultat de les inspeccions o tràmits que es realitzin*"

Es proposa suprimir aquest marc objectiu d'incompatibilitat, per la seva excesiva amplitut i caire genèric.

**Article 7. Tarifes màximes de les inspeccions tècniques i dels tràmits administratius del servei d'ITV**

Es proposa la següent redacció:

"1.- La persona titular de la Direcció General competent en materia de seguretat industrial ha d'establir, annualment, mitjançant resolució que s'ha de fer pública, de l'import màxim de les tarifes dels diferents tipus d'inspeccions tècniques i tràmits administratius del servei d'ITV.

2.- També amb carácter annual, i mitjançant resolució de la persona titular de la Direcció general en matèria de seguretat industrial, es publicarà l'actualització de l'import màxim de les tarifes en funció, entre d'altres, dels costos del servei i de l'evolució que tinguin. En tot cas, es tindrà en compte, com a criteri d'actualització a l'alça, el valor de l'IPC corresponent als darrers 12 mesos, per tal d'aplicar-lo a partir del primer de gener de cada any.

A més a més, s'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i medi ambientals, per tal de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya i per tal d'afavorir la mobilitat en vehicles de baixes emissions o zero emissions"

**Justificació:** Tindria sentit que en el moment en què el mercat, segons la Memòria, s'autoregularà a nivell de tarifes per la competència, la Llei tingués una previsió d'un sistema d'indexació a IPC per a les tarifes màximes. Això per a més seguretat dels possibles nous inversors que han d'analitzar la inversió i la seva amortització a mig i llarg termini.

Es tracta d'evitar que l'import (màxim) de les tarifes resti inamovible o no actualitzat durant més d'un any, situació que actualment está patint el sector des de l'any 2009. Al marge de la fixació de les tarifes màximes amb carácter previ a l'aprovació de la llei, és important que el sistema d'actualització sigui també amb una cadència annual, i tenint en compte, només amb criteri a l'alça, del valor de l'IPC, que els operadors estan patint en la seva estructura de costos des de fa més de dos anys.

**Títol 2 i Títol 3 (sobre el servei d'ITV en estacions fixes i mòbils): articles 11 a 22.**

1.- No es comprèn el diferent tractament en el règim de prestació de les estacions fixes i les mòbils, ja que un dels requisits per poder operar en estacions mòbils és "*tenir com a mínim una estació fixa d'ITV autoritzada a catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal".*

Són formes de prestació del servei necessàriament vinculades, per tant no té justificació ni el títol habilitant diferent (autorització administrativa per les estacions fixes i concessió de serveis per les mòbils), ni la seva duració separada (indefinida per les fixes, 10 anys per les mòbils), ni les dues zones de prestació que es defineixen a l'Annex 2, ni la possibilitat de transferència de les estacions mòbils (art. 22), que sembla no possible en les fixes (art. 16).

En aquest sentit, es proposa una regulació vinculada de les estacions fixes i les mòbils, amb la mateixa duració i títol habilitant, que entenem és la manera més eficient per donar compliment als objectius de cobertura d'aquesta forma de prestació (pels vehicles les característiques dels quals no poden accedir de forma normal a les estacions fixes, art. 17), evitant una rotació d'operadors en funció de la seva escassa rendibilitat, cada 10 anys o menys.

2.- Tampoc compartim la regulació general del règim de prestació que sembla referida a tots els operadors, siguin els que avui en dia estant prestant el servei o siguin operadors nous.

Per això, de manera equívoca, es fa referència a l'inici de l'activitat de les estacions fixes en un termini màxim d'un any (art. 15), quan el cert és que tant els antics concessionaris com els operadors amb títols anul·lats ja estant a dia d'avui prestant el servei.

**Disposició Addicional Primera: estacions fixes que presten actualment el servei d'ITV i que no provenen de les antigues concessions:**

Aquesta Disposició regula un règim de continuïtat en favors dels operadors que, no essent antics concessionaris, estant prestant el servei d'ITV. No es contempla cap contraprestació ni el sotmetiment al règim general sobre el procediment d'autorització d'estacions fixes i mòvils d'ITV, dels articles 14 i següents de l'avantprojecte. En canvi, se'ls atorga un règim de continuïtat privilegiat, atès que no disposen d'un títol vàlid vigent sinó d'una habilitació legal derivada de l'apartat 1 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021.

És cert que aquests operadors estan habilitats en virtut de l'apartat 1 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021 però no és lògic que uns operadors que a dia d'avui no tenen títol vàlid, més enllà de l'habilitació "*excepcional i transitòria*" derivada de l'apartat 1 de la DA Novena de la Llei 2/2021, gaudeixin d'un règim de continuïtat pel sol fet de sol·licitar-ho.

De fet la seva situació és anòmala i, per comparació, bastant més avantajosa que la dels antics concessionaris als quals, per poder continuar en el servei d'unes estacions que han construït i gestionat durant 40 anys, amb títol vàlid fins al 2035, se'ls obliga a abonar el seu valor de mercat com a contraprestació económica (cas de les que no siguin de propietat) o assumir el risc de perdre-les en cas de que en una subhasta no puguin igual la oferta económica més elevada (cas de les que són de propietat).

Sobre la situació d'aquests operadors cal recordar i insistir que, a diferència dels antics concessionaris, no disposen d'un títol vàlid, atès que les seves autorizacions van ser anul·lades.

Aparentement, disposen d'una habilitació extraordinària fins que s'aprovi el nou marc normatiu; però el cert és que l'apartat 1 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021, analitzada amb deteniment, tampoc hauria d'emparar la seva habilitació ni, molt menys, justifica el règim especial de continuïtat que dispensa la Disposició Addcional Primera de l'avantprojecte.

En efecte, aquesta Disposició diu literalment:

"*1.- Se habilita, con carácter excepcional y transitorio, **a los operadores que prestan actualmente el servicio de inspección técnica de vehículos***

***(ITV), autorizados de acuerdo con el Decreto 30/2010, de 2 de marzo,*** *para que sigan prestando el servicio en las mismas condiciones actuales, y con el abono de las tasas que establece la normativa actual para su actividad inspectora, durante todo el período de tiempo imprescindible y necesario para concluir los procedimientos regulados en el apartado 3 de la presente disposición y hasta que, además, entre en vigor el nuevo sistema de habilitación de las estaciones de ITV que resulte de la aprobación por el Parlamento de la ley que regule con carácter general el servicio de inspección técnica de vehículos, y de acuerdo con el siguiente cuadro"*

L' expressió *"autoritzats d'acord amb el Decret 30/2010"* només empara als antics concessionaris, que són els únics operadors que presten actualment el servei d'ITV amb un títol vàlid.

Encabir en el marc d'aquesta disposició als operadors que van ser autoritzats per títols i concursos anul·lats judicialment, és un contra sentit, atès que no són operadors "*autoritzats*", sinó habilitats.

En conseqüència, aquesta Disposició Addicional primera s'hauria de suprimir, de manera que el règim d'autorització i de prestació del servei dels operadors amb títols anul·lats hauria de regir-se per les regles generals de l'article 14 i concordants de l'avantprojecte.

**Disposició Adicional Segona**: **estacions fixes que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris.**

**A.- No s'hauria d'abonar cap contraprestació económica, sinó procedir a la reversió dels drets d'ús o de gaudi en favor de la Generalitat de Catalunya.**

Així es desprèn de la normativa que regia el sistema concessional, la reversió del qual es preten regular en l'avantprojecte.

En relació a la titularitat dels terrenys i instal·lacions afectes al servei, l'Ordre inicial de 21 de juny de 1982 (art. 15) ja establia que la possibilitat de que l'empresa concessionària fos "*propietària o concessionària de domini públic"* dels terrenys, edificis, material i instal·lacions connexes necessàries.

L'art. 17 preveia de forma contundent que *"**els béns, instal·lacions i equips revertiran a l'Administració en la seva totalitat al termini de la concessió"**,* sense cap distinció ni especialitat en relació a quin fos el règim de titularitat (propietat, concessió demanial, dret de superfície o cessió d'ús) dels concessionaris.

De fet, la Clàusula 13ª del Plec de condicions ja establia que finalitzada la concessió (sense distinció del títol d'ocupació) ***"revertirà a la Generalitat de Catalunya la concessió amb tot els terrenys, obres, instal·lacions i equips en perfecte estat de funcionament i sense dret pel concessionari a rebre***

***cap indemnització****"*

Per la seva part, l'art. 4 de l'Ordre de 7 d'octubre de 1987 contemplava la hipòtesi, ja permesa per l'Ordre de 1982, de que la concessionària no gaudís de la plena propietat dels elements materials de l'estació o n'hagués disposat en garantia dels préstecs destinats a finançar l'activitat. I, en tal cas, preveia que en els contractes de préstec o de pagament a termini s'introduís una clàusula de reversió dels béns a favor de l'Administració en el moment de finalitzar el termini de les concessions, reservant-se l'Administració la potestat de subrogació en el pagament de les quantitats degudes, afegint que la dita clàusula (de reversió i subrogació) es *"podia"* substituir per la prestació d'una fiança que garantís el valor dels béns i instal·lacions pel cas de que, en el moment de la reversió, l'empresa no hagués adquirit la plena propietat dels mateixos.

L'Ordre de 28 de desembre de 1999 modifica els arts. 15 i 17 de l'Ordre de 21 de juny de 1982 advertint en el seu Preàmbul amb tota claredat la finalitat de la reforma, dient que *"amb l'objectiu de facilitar l'accés a les estacions d'ITV als ciutadans de Catalunya i poder oferir un servei millor, cal modificar els articles 15 i 17 de l'Ordre de 1982, per preveure altres formes de titularitat dels béns afectes al servei de la inspecció tècnica, suficientment garantides des del punt de vista de la continuïtat del servei"*. I, amb aquest objectiu, la modificació de l'art.15 ens remet al règim jurídic previst a l'art. 4 de l'Ordre de 1987, en els casos en que l'empresa concessionària no tingui la plena propietat dels elements materials de l'estació, és a dir a un sistema de reversió i subrogació en favor de l'Administració i amb la possibilitat, que no l'obligació, de substituir aquesta clàusula per una fiança que garanteixi el valor dels béns pel cas de que, en el moment de la reversió, no s'hagués adquirit la propietat. En aquest sentit, la reforma de l'art. 17 (en matèria de reversió) ja contempla una lògica matisació respecte de la regla general de reversió total al final de al concessió, en els casos en què els terrenys o locals s'utilitzen "en concepte de lloguer", contemplant una subrogació en favor de l'Administració en cas de finalització de la concessió.

El règim de titularitat dels terrenys afectes a les concessions no ha estat en general el de plena propietat per part dels concessionaris, sinó fonamentalment el d'utilització de béns de propietat municipal sobre diverses formes admeses en dret, com ara la cessió d'ús de domini públic (concessió demanial), el dret de superfície (sistema de propietat dividida entre el sòl i el vol, en què el superficiari- concessionari adquireix la propietat temporal sobre les construccions que revertirà, al final del termini del dret de superfície, al titular del sòl) i el dret d'ocupació temporal (art. 57.2 del Reglament del patrimoni dels Ens locals).

Les concessions finien el dia 23 de juliol de 2006. En clara garantia de la continuïtat del servei, la Llei 10/2006 va establir l'habilitació d'ús dels béns i drets de les antigues concessions en favor dels concessionaris, fins al moment en què s'atorguin els nous títols segons el nou marc normatiu. Per tant, les concessions quedaven materialment prorrogades, si bé formalment es declaraven extingides i es procedia a la reversió formal dels béns mitjançant la

Resolució de 21 de juliol de 2006.

Per tant, **el sistema dissenyat a l'avantprojecte, que deriva de l'apartat 3 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021 és contrari a la normativa concessional i a la propia Resolució de 21 de juliol de 2006 de la Generalitat de Catalunya.**

I, per tot el que s'ha exposat, es proposa la supressió de la dita Disposició Addcional Segona.

**B.- Alternativament, es proposa la següent solució**:

L'apartat 1 ("*continuïtat en la prestació del servei d'ITV")* hauria de quedar redactat de la següent manera:

a. *Els operadors de les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris, dels quals no és possible la transmissió patrimonial, hauràn de complimentar els tràmits de reversió pendents de la següent manera:*

   - *Mitjançant la incautació en favor del Departament competent de la Generalitat de Catalunya de les fiances dipositades en el cas de les estacions en règim de dret de superficie o de cessió temporal o mitjançant la subrogació contractual en favor de la mateixa Generalitat en el cas d'estacions en règim de lloguer;*
   - *Alternativament, mitjançant l'abonament d'una contraprestació económica equivalent al seu valor de mercat a la data de finalització de les concessions, en els termes i els terminis que estableixin les resolucions administratives corresponents.*

**<u>Justificació:</u>** Els drets d'ús sobre els immobles o instal·lacions afectes a les antigues concessions són o poden ser objecte de reversió, tal com es deia en els títols concessionals històrics. Per tant, la única manera de fer efectiva aquesta reversió no és, en absolut per equivalent o abonat una contraprestació económica, atès que l'únic que no pot revertir és la propietat dels immobles, que són de titularitat de tercers (Ajuntaments, privats..); peró els drets (de lloguer o de superficie), en tant són transmisibles poden ser objecte de reversió.

D'altra banda, si la reversió dels drets no fos possible (depen de la voluntat de tercers), la compensació económica, és a dir el valor de mercat dels immobles, s'hauria de quantificar al moment de finalització de les concessions.

b. *Les estacions fixes que presten actualmente el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris, poden continuar exercint la seva*

*activiat, sempre que s'hagi culminat el procediment de reversió d'acord amb el previst en l'apartat a) d'aquesta disposició addicional.*

*Per poder fer-ho disposen d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta llei per presentar la sol·licitud de continuïtat a la persona titular de la Direcció general competent en materia de seguretat industrial, indicant les línies que operen a cada estació, el qual emetrà l'autorització corresponent. La sol·licitud s'ha de presentar mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.*

**Justificació:** adequació al què s'ha exposat en el punt anterior.

Alhora, semblaria lògic que la reversió dels immobles afectes a les antigues concessions i el règim de continuïtat corresponent només es pugui endegar a partir de l'entrada en vigor de la Llei projectada, ja que la sol·licitud de continuïtat va lligada no només a la culminació de la reversió sinó, alhora, a una sol·licitud que es pot presentar en el termini d'un mes a partir de la vigència de la llei.

A més, la possible irrupció de nous operadors a la zona on es troben les estacions en règim d'ús pot no fer atractiva la continuïtat i, per tant, no té sentit anticipar el pagament del seu valor de mercat sense tenir un escenari clar o, al menys indicatiu, de la rendibilitat de les mateixes.

Atesa aquesta dinámica operativa, és a dir que tant la contraprestació como la sol·licitud de continuïtat s'han de materialitzar des de l'entrada en vigor de la llei Si, com fora lógic, suggerim que la Disposició derogatòria de l'avantprojecte inclogui l'apartat 3 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021, que ja no tindira sentit amb la Disposició Addicional Segona de l'avantprojecte.

Es suggereix, també, **l'afegit d'un apartat c) del punt 1 de la dita Disposició Addcional Segona** que expressi el següent:

c. En el cas de que els propietaris dels terrenys o instal·lacions i les antigues concessionàries no arribin a acords raonables sobre les condicions económiques del dret d'ús o gaudi sobre els mateixos, i, en conseqüència, s'extingeixin els títols d'ocupació dels operadors, la Generalitat de Catalunya garantirà la continuïtat del servei en altres centres ubicats a la mateixa comarca, autoritzant la transferència de les autoritzacions d'acord amb les condicions i requisits que s'estableixin reglamentàriament.

**Justificació:** es tracta d'una mesura adient per garantir la continuïtat del servei, atès que amb la sol·licitud de continuïtat i l'autorització administrativa no s'assegura que els antics operadors puguin desenvolupar el servei a les mateixes estacions, si no arriben a acords satisfactoris amb els propietaris.

**Disposició Addicional Tercera: Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles dels quals són propietat dels antics concessionaris**.

**Disposició Addicional Cinquena: Dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris.**

Es proposa la següent redacció del **paràgraf primer de l'apartat a) de la Disposició Addcional Tercera**:

a. *Un cop hagi conclòs el procediment de reversió dels béns immobles de les estacions que siguin propietat de les antigues cocnessionàries, les estacions d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya, amb el seu equipament, han de ser objecte d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant qualsevol dels procediments regulats a la normativa de patrimonio, que es concretarà per Ordre de la Conselleria competent*

En conseqüència, es proposa la següent redacció de la Disposició Addcional Cinquena ("*dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris*"), paràgraf segon, de l'avantprojecte:

Un cop publicat…… els corresponents plecs. El dret d'adquisició preferent s'exercitarà en el marc del procediment d'alienació onerosa dels béns afectats al servei que es determini poer Ordre de la Conselleria competent"

I, per coherència, l'apartat 3 de la **Disposició Final Cinquena** que quedaria redactat de la següent manera:

*"Es faculta al conseller o consellera del departament competent en materia de patrimonio per a regular i convocar el procediment per a l'alienació onerosa dels bens revertits de les antigues concessions d'ITV així com per exerci, quan correspongui, l'adquisició preferent prevista a la disposición addcional cinquena"*

**<u>Justificació:</u>**

- No té sentit reconèixer un dret d'adquisició preferent i establir un procediment de subhasta, ja que en el cas de que les ofertes siguin molt elevades, l'antic concessionari, que ha construit l'estació i l'ha mantingut durant 40 anys, pot no tenir accés real a la seva propietat.
- La Disposició Addicional Cinquena de l'avantprojecte no ofereix dubte assenyalant que el dret d'adquisició preferent només es pot exercitar "*sempre que s'iguali el preu i les condicions de la millor oferta econòmica presentada"*. Aquesta opció, clarament inserida en el marc de la subhasta, limita les possibilitats de continuitat dels antics concessionaris.

- Es cert que el procedimient “ordinari” per l’alienació dels bens patrimonials és la subhasta (art. 18.2 del Decret legislatiu 1/2002) però tant la legislació bàsica (art. 107.1 de la Llei 33/2003) como la pròpia normativa patrimonial autonòmica preveuen el concurs i, en determinats casos taxats, l’adjudicació directa, sempre que la seva necessitat consti detallada a l’expedient patrimonial.

- Així l’art. 18.5.d) del Decret legislatiu 1/2002 preveu que

  *“Es pot acordar l’adjudicació directa en els següents supòsits:*

  *d) Quan la venda es faci en favor de qui posseixi un dret d’adquisició preferent reconegut per la llei.*

- En cap de les normes autonòmiques (Madrid, Canarias, Castilla-la Mancha, entre d’altres) que regulen el dret d’adquisició preferent derivat de l’alienació d’estacions d’ITV objecte de reversió s’imposa la subasta com a procediment d’adjudicació.

- De fet, la STS número 870/2016, de 21 d’abril, no impedeix que “l’ús de les estacions” pugui ser adjudicada directament als antics concessionaris, simplement recorda que la previsió de la DA 2ª del Decret 30/2010 (*“bajo la fórmula jurídica que se determine”*), l’anul·lació del qual confirma, no respecta els supòsits excepcionals de la normativa de patrimoni, que en aquest cas si que es compleixen atès el “reconeixment per llei” del dret de preferent adquisició.

- Per tant, es suggereix que el procediment d’adjudicació no quedi establert per llei en la subhasta i que es concreti en la normativa de desenvolupament de la Llei.

- La solució ideal seria **l’adjudicació directa,** amb empara legal atès que ja consta reconegut per llei un dret d’adquisició preferent (art. 18.5.d) Llei de Patrimoni).

- Una fórmula mixta podría ser un **concurs, partint dels valor ja comunicats per la Generalitat en els documents de cessió de domini gratuit que ja han rebut els antics concessionaris, amb un topall de preu màxim,** fixat a les bases i que permeti, sobre aquest valor, una millor perspectiva als antics operadors sobre la seva decisió d’exercitar o no el dret, opció que s’ha de comunicar en els 30 dies següents a la publicació dels Plecs; a més, el concurs permet introduir en el procediment de licitació una oferta técnica que ponderi la oferta económica.

- En tot cas, mantenir la subhasta com a única opció pot ser contrària no només als valors fixats per la mateixa Generalitat (en la seva comunicació de document de cessió de domini gratuit) sinó, també, una expropiació virtual del dret a continuar exercint el servei en les concretes estacions autoritzades fins al 2035, dany antijurídic que els

antics concessionaris no tenen perquè asumir i que poden reclamar com a indemnització derivada de responsabilitat patrimonial.

- A més l'eventual pèrdua del dret d'explotació sobre les estacions autoritzades en el seu dia i fina al 2035 implica la infracció de la Disposició Transitòria Primera (apartat 1) del Real Decreto 920/2017 (normativa básica) quan estableix que "*Las estaciones ITV que a la entrada en vigor de este real decreto estuvieran habilitadas en virtud de autorización o concesión continuarán habilitadas por dichos títulos para prestar servicios de inspección técnica de vehículos"*

**Annex 1.- Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes.**

Tant a la Zona B com a la Zona C (de màxima saturació per línia y òptima rendibilitat) s'exigeix per poder operar que per cada 4 línies d'inspecció "*l'operador ha de tenir autoritzada prèviament i en funcionament una estació entre les comarques de la Zona A*" (la menys rendible) que tinguin els 5 (Zona B) o 3 (Zona C) ratis de cobertura del servei més alts.

El problema és que el número mínim de línies d'inspecció que s'exigeix per poder operar a cada zona és diferent, 2 línies en Zona B i 4 en Zona C.

**1.- Desigualtat de tractament entre la zona B i la zona C:**

**A.- En quant a ratis:**

• La ràtio a la zona B és de 45K vehicles per línia.

• La ràtio a la zona C és de 62K vehicles per línia.

Per tant, 1) la ràtio pressuposa una rendibilitat inferior per línia a la zona B i, 2) les contrapartides per a una línia a les zones B i C són iguals (1 centre a la zona A per cada quatre línies), quan el mercat potencial és molt més gran a la zona C.

Parc d'automòbils a zona B: 1.9 milions a 17 comarques.

Parc d'automòbils a zona C: 3.0 milions a 5 comarques.

Això és incoherent quan els majors problemes de saturació actuals (que es pretenen resoldre) són a la zona C.

**B.- En quant a zones:**

A la memòria de l'avantprojecte es preveu que amb el nou sistema (accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial) entrin 6 nous operadors i unes 15 estacions més.

Tot i això, qualsevol nou operador pot instal·lar fins a 3 línies a la Zona B sense haver de complir amb cap contraprestació a la zona A. Això pot fomentar la proliferació de petits operadors i convertir-se en un Madrid o un Múrcia, que a la mateixa Memòria s'indica que es vol evitar.

També hi ha certa desigualtat en quant al tractament per zones. Mentre que a la zona B s'incentiva el petit operador i la seva proliferació, a la zona C l'incentiu és el contrari, adreçat als grans operadors:

o Un operador només pot operar si té, com a mínim, 4 línies i un centre a la zona A.

o Si es tenen 8 línies, es necessita 2 centres a la zona A (fins i tot si són mòbils).

Entenem que la voluntat de la Llei de que els operadors hagin de dur a terme serveis més beneficiosos o rendibles, i d'altres serveis necessaris i menys atractius.

Però hi ha certs operadors (petit operador de la zona B) que no tindrà aquesta doble obligació, fet que es podria solucionar amb la obligació d'haver de disposar d'estacions a la zona A igualment, o de prestar el servei d'estacions mòbils.

Per tant, el tracte diferencial és clar i, entenem, injustificat, atès que amb aquest sistema és possible que un nou operador amb 3 línies d'inspecció pugui operar en la Zona B, sense necessitat de disposar prèviament de cap estació en la Zona A; en canvi, a la Zona C s'exigeixen al menys 4 línies d'inspecció.

En conseqüència, el risc de proliferació de micro operadors a la Zona B és, comparativament, molt més elevat que a la Zona C.

La solució a aquesta situació pot ser doble: o bé s'equipara el número mínim de línies d'inspecció per poder operar en cada zona (4), o bé es pondera l'eventual irrupció de micro operadors en la Zona B amb l'establiment d'un sistema de distàncies mínimes.

La possibilitat d'introduir un sistema de correcció per distàncies mínimes es pot fer per la via de **l'article 11.3 de l'avantprojecte**, que quedaria redactat de la següent manera:

*"Les condicions de ponderació territorial a les que es refereix l'apartat 2 d'aquest article es determinen a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta llei, i poden ser modificades o ponderades amb altres criteris de correcció, entre d'altres la imposició de distàncies mínimes en zones amb saturació d'estacions, per ordre del conseller/a competent en materia de seguretat industrial, que s'haurà d'adoptar amb audiencia previa i ésser publicada al DOGC i a la web de seguretat industrial"*

**Justificació:**

En el Preàmbul de l'avantprojecte s'exposa que l'anul·lació de l'article 75 del Decret 30/2010 fou confirmada per la STS 870/2016 per considerar-se que l'establiment de distàncies mínimes entre un mateix operador no encaixava amb el principi de llibertat d'establiment de l'article 49 del TFUE, ni era una

mesura proporcionada ni necessària, de conformitat amb la doctrina de la STJUE de 15 d'octubre de 2015 (asumpte C-168/2014)

Convé recordar que l'article 75 del Decret 30/2010 imposava el règim de distàncies mínimes entre estacions d'un mateix operador o grup d'operadors per tal d'evitar (així ho deia l'exposició de motius del Decret 45/2010, d'aprovació del Pla Territorial) que, per raons de pura rendibilitat del servei, la oferta es pugués concentrar en una determinada zona (el que en l'avantprojecte seria la Zona C), en perjudici d'altres amb menor parc de vehicles.

Doncs bé, el que va concloure la STS 870/2016 (Fonament de Dret Sisè) és que "*la medida carece aptitud para cumplir el objetivo de otorgar cobertura del servicio de ITV en zonas con parque móvil reducido, pues como advierte el TJUE (apartado 78) esas distancias mínimas no se establecen entre estaciones de ITV de empresas competidoras, sino entre instalaciones de una misma empresa o grupo de empresas"*

Per tant, segons el TS, **el manteniment de distàncies mínimes només es considera contrari al principi de lliure establiment si s'imposa entre estacions d'un mateix operador, no d'empreses competidores**; **si la mesura s'adopta entre operadors que competeixen, segons el TS i el mateix TJUE, l'establim,ent de distàncies mínimes no vulnera els principis comunitaris la que la mesura respondria a una finalitat d'interès general, como és el repartiment i distribució territorial entre zones amb major i menor parc mòvil.**

I si aquest és precisament un dels eixos nuclears de l'avantprojecte (l'anomenat citeri de ponderació territorial), **l'establiment de distàncies mínimes en la Zona B entre competidores no només és raonable en sí mateix sinó que, alhora, permetria solucionar el tractament diferencial de contraprestació entre les zones dissenyat per l'avantprojecte.**

En altres paraules, l'establiment de distàncies mínimes entre competidors seria la mesura més lógica per tal de limitar o reduir la més que probable irrupció general de micro operadors en la Zona B.

De fet, aquesta és la solució adoptada per la Llei 11/2011 de Portugal (https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2011-152940020) sobre els règims jurídics per a la inspecció tècnica de vehícles de motor i els seus remolcadors i el funciomanent dels centres d'inspecció, ja que limita l'atorització de nous centres en atenció al "*nombre d'electors empadronats*" i de les distàncies amb altres centres ja existents.

Donada la gran diferència de parc automobilístic entre les zones proposades, es podria intentar equilibrar amb zones radials, per uniformitzar els criteris.

**2.- Situació discriminatòria respecte de RVSA.**

Atès tot el que s'ha exposat, sembla que hi ha un tracte desigual per a la zona B, és a dir RVSA, que és l'operador que ha d'invertir més per adaptar-se (en funció de les línies actuals).

1. RVSA té una contrapartida addicional de 1.75 línies noves a la zona A
2. TUV té una contrapartida addicional de 0,75 línies noves a la zona A
3. APPLUS no té contrapartida.

A més, RVSA és majoritàriament (7 de 8 estacions) a la Zona B que, com hem vist anteriorment, és on hi ha la possibilitat de proliferació de petits operadors i on el parc automobilístic és molt menor que a la zona C.

Pels operadors amb presència ja a Catalunya es podria fer la proposta de que per cada 6 línies a Zona B posar 1 a Zona A, i això s'evitaria aquest desequlibri.

**3. Comarques que no tenen línies d'inspecció ITV**. Els ratis de referència poden resultar inútils en aquelles comarques que no tenen línies d'inspecció en l'actualitat.

Per exemple Priorat (9551 vehicles) quin rati es considera que té?

**4. Verificacions de taxímetres en Estacions Zona A:** *"Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants."* Hi ha estacions de la Zona A, com per exemple la del Ripollès, on es pot donar la paradoxa de que a part del poc volum de taxis que hi ha, la majoria no tinguin taxímetre.

## Llistat de Taxis del Ripollès

| Taxi | Email | Població | Telèfon |
|---|---|---|---|
| Taxis Francesc Peregrina | | CAMPDEVÀNOL | 670661714 |
| Taxis Bosch | Email: juan.bosch26@yahoo.es | CAMPRODON | 620 876353 |
| Taxis Manel Garcia | | CAMPRODON | 636 190092 |
| Taxi Berino | Web: https://www.taxiberino.com/ca<br>Email: info@taxiberino.com | LLANARS | 629 741 037 / 616 099 911 |
| Taxi Jesús Palacín | | PLANOLES | 627 588 870 / 972 736 110 |
| Taxi de la Vall de Ribes | Email: taxideribesdefreser@hotmail.com | RIBES DE FRESER | 637 215 255 |
| Taxis Coll | Web: https://www.taxiscoll.net<br>Email: taxiscoll@taxiscoll.com | RIPOLL | 972 70 11 99 |
| Taxis Roura | Web: www.taxisroura.com | SANT PAU DE SEGÚRIES | 972 747035 / 659431913 |

De tota la llista anterior només hi ha un vehicle que tingui taxímetre. Els altres són de poblacions de menys de 5000 habitants i per tant no estan obligats a portar taxímetre.

Sembla que tindria més sentit pagar una carrera al taxi cap a l'estació més propera (30 km), que dotar una estació amb tot l'equipament per a verificació de taxímetres, per fer un taxi amb una tarifa anual de 7 euros.

**5.Contraprestació línies d'inspecció a Zona A:**

Existeix una desigualtat en la contraprestació de construir una estació a Zona A en funció de en quina de si les línies estan a Zona B o a Zona C.
La contraprestació per les línies a Zona C és la de tenir operativa 1 línia universal entre les 3 comarques amb ratis de cobertura del servei més alt.
La contraprestació per les línies a Zona B és la de tenir 1 línia universal entre les 5 comarques amb ratis de cobertura del servei més alt.

És a dir, les estacions de la Zona C son comarques amb un rati de vehicles per línia més elevat que a Zona B i a més podran triar entre les 3 comarques que tinguin el millor rati de cobertura.

Per equiparar les condicions entre Zona C i Zona B es podria fer el següent:

- La contraprestació per les línies a Zona B es tenir 1 línia universal entre les 3 comarques amb ratis de cobertura del servei més alt.

- La contraprestació per les línies a Zona C es tenir 1 línia universal entre les comarques que tinguin un rati de cobertura entre 4 i 6.

**Annex A.4**

**A.4.14 Al·legacions presentades per TÜV RHEINLAND.**

**Assumpte: Al·legacions a l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)**

## AL DEPARTAMENT D'EMPRESA I TREBALL DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA
## DIRECCIÓ GENERAL D'INDÚSTRIA

Don Rodrigo Radovan Díaz, amb D.N.I. núm. 46.728.010-Z i Enric Torres Jou, amb D.N.I. núm. 36.979.229-J, tots dos en nom i representació de **TÜV RHEINLAND CERTIO S.L.U.** (d'ara endavant, **TR CERTIO**), amb C.I.F. núm. B-65081820 i domicili al c/ Pau Vila 22, pl. , Sr. Alberto Bravo Olaciregui, amb número de protocol 666 i 21 de desembre de 2021, atorgada davant el Notari de Madrid, Sr. Federico Garayalde Niño, amb número de protocol 2.669, que s'adjunten com a **Documents 1 i 2**, davant aquest Departament d'Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya, compareixem i, com millor procedeixi en Dret,

DIEM:

**I.** Que, mitjançant Edicte de 8 de febrer de 2024, publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC núm. 9103, de 16.2.2024), se sotmet a informació pública l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya, d'acord amb el que disposa l'article 68.1 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

**II.** Que, mitjançant aquest escrit, TR CERTIO, en la seva condició d'operadora del servei ITV a Catalunya amb interès directe en la tramitació d'aquest Avantprojecte, dins del termini conferit a aquest efecte, formula les següents

**AL·LEGACIONS:**

**ÚNICA.- CONSIDERACIONS SOBRE EL TEXT DE L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES (ITV) A CATALUNYA.**

A la vista del text de l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya, per part d'aquesta entitat es procedeix a realitzar una anàlisi de l'articulat més rellevant del mateix, proposant els canvis que s'estimen apropiats, tal com s'especifica al quadre que s'acompanya a aquest escrit com a Document 3 - Annex d'Observacions.

Pel que s'ha exposat,

SOL·LICITEM: que, tenint per presentat aquest escrit, juntament amb els documents que l'acompanyen, se serveixi admetre'ls i es tinguin per fetes les al·legacions contingudes en aquest en relació a l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya.

A Sant Cugat del Vallès, 8 de març de 2024

TÜV RHEINLAND CERTIO S.L.U.

46728010Z RODRIGO FRANCISCO RADOVÁN (R: A78999612) Firmado digitalmente por 46728010Z RODRIGO FRANCISCO RADOVÁN (R: A78999612) Fecha: 2024.03.08 14:55:02 +01'00'

36979229J ENRIQUE TORRES (R: B65081820) Digitally signed by 36979229J ENRIQUE TORRES (R: B65081820) Date: 2024.03.08 14:59:20 +01'00'

Signat: Sr. Rodrigo Radovan Signat: Sr. Enric Torres

**Observacions Principals**

| | **Proposta de nou redactat** | **Justificació del canvi proposat** |
|---|---|---|
| Art. 8 punt 2<br>Condicions tècniques de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles – han d'incloure els aspectes tècnics següents: | Al text actual afegir:<br>- Definició de les dimensions de les estacions (oficina, nau inspecció, línies, fossar, accessos, zones d'espera, pàrquings i altres)<br>- Ha de ser per a totes les inspeccions periòdiques de tot tipus de vehicles (segons autorització) i tràmits administratius | Sinó existeix aquesta definició es pot comprometre la prestació del servei.<br>L'article remet a la seva regulació per mitjà d'instruccions tècniques, si bé entenem que les condicions tècniques bàsiques s'han de regular per llei sense perjudici del desenvolupament reglamentari o interpretació tècnica a través d'instruccions. |
| Annex 1 punt 1.1 a)<br>Zona A<br>Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 3 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h | Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de **5 dies** setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h. **La Cobertura màxima de prestació del servei de 6 dies setmanals**. | Igualtat de condicions per tothom. Les estacions actuals que operen el servei d'inspecció tècnica de vehicles la major part d'elles opera 5 dies a la setmana. Compliment Instrucció 9/2023. |
| Annex 1 punt 1.1 b)<br>Zona B<br>Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 4 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h | Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de **5 dies** setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h. **La Cobertura màxima de prestació del servei de 6 dies setmanals**. | Igualtat de condicions per tothom. Les estacions actuals que operen el servei d'inspecció tècnica de vehicles la major part d'elles opera 5 dies a la setmana. Compliment Instrucció 9/2023. |
| Annex 1 punt 1.1 c)<br>Zona C<br>Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h. | Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h. **La Cobertura màxima de prestació del servei de 6 dies setmanals**. | Igualtat de condicions per tothom |

| | | |
|---|---|---|
| Annex 1 punt 1.1 b) | ○ **Per poder operar en aquesta zona cal un mínim de 4 línies d'inspecció entre les diferents estacions que estiguin autoritzades a la zona.**<br>○ Les estacions han d'estar equipades com a mínim amb 1 línia de tipus universal.<br>○ Les estacions han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població a la comarca té més de 10.000 habitants o més de 3 poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.<br>○ Cobertura mínima d'horari de prestació del servei de 5 dies setmanals fixes entre 9:00h i 17:00h.<br>○ Per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin els 5 ratis de cobertura del servei més alts. | Es podria donar la interpretació de que generant societats amb un màxim de 3 línies no caldria tenir estació a la Zona A.<br>En altre paraules els requeriments per a poder operar a la zona B defineixen que s'han de tenir un mínim de 2 línies a la zona i que cada 4 línies cal una estació a la Zona A. Aquesta condició deixa un forat que una societat pugui muntar 1 estació de 2/3 línies i operar en aquesta zona sense cap requisit, i que el fenomen es pot anar repetint per algú que controli totes aquestes petites societats que posseeixen una única estació de 2/3 línies. |
| Annex 1 punt 1.5 | El Rati de cobertura del servei d'ITV en una comarca (RC) es defineix com: Rati de cobertura del servei (RC)= (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies inspecció**) i ha de ser sempre superior a 20.000, excepte en aquells casos on la comarca no tingui estació.** | Es tracta de garantir que l'explotació de l'estació no sigui deficitària la qual cosa implicaria realitzar una competència deslleial respecte la resta d'estacions de la comarca, competència deslleial contraria a la legislació vigent. En qualsevol cas no es limita el nombre d'estacions sinó que es referencia a l'evolució del parc de vehicles, es a dir, la necessitat del servei. |

| | | |
|---|---|---|
| Annex 1 1.6<br>La prestació del servei d'ITV en estacions mòbils en una de les zones de prestació previstes a l'annex 2 equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes. | Eliminar aquest punt | Les unitats mòbils no poden donar accés al requeriment d'estació en Zona A per estacions a Zona B o C, ja que no tothom hi tindrà accés. S'estaria introduint un elements diferencial en la otorgació d'autoritzacions, ja que no tothom que sol·liciti una unitat mòbil la podrà tenir, sinó que aquestes són regulades per una altre sistemàtica. A més a més les concessions per les unitats mòbils seran per 10 anys. Si s'ha utilitzat la obtenció d'una unitat mòbil per accedir a la zona B o C, que passarà al cap d'aquests 10 anys, quan finalitza la concessió? Aquest element queda no definit i perd força el poder-se beneficiar de poder construir una estació en zona B o C amb data de caducitat de la contrapartida usada. S'està creant un greuge comparatiu. Ens podem arribar a trobar al cap de 10 any quan el mercat sigui més madur i s'hagin assolit els nivells de capil·laritat desitjats que ja no es presti el servei amb unitats mòbils, deixant desatès una part de la població.<br>La no definició dels requeriments de servei (dies mínims de sortir o número de poblacions a visitar en un període de temps) pot donar peu al no us d'aquestes estacions mòbils, ja que el balanç econòmic sigui deficitari i no interessi el seu us.<br><br>Tampoc està definit que passarà amb les unitats mòbils procedents dels antics concessionaris en comparació a les unitats mòbils dels operadors que no provenen de les antigues concessions. |

| | | |
|---|---|---|
| Annex 1 1.7<br>Disposar d'una estació d'ITV per poder realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima admissible superior a 3.500kg, equival a disposar d'una estació fixa en la zona A, a efectes de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes | Eliminar aquest punt | La necessitat que hi havia per la oferta de la inspecció tècnica a vehicles pesats, ha quedat resolta amb la instrucció 9/2023. Per una altre banda amb l'augment que es preveu en el nombre d'estacions d'Itv (segons la memòria fins a 37 noves estacions) encara deixa en millor situació la prestació del servei per a vehicles pesats. El fet que poder construir una estació d'Itv per a només vehicles pesats (per tal de poder optar a una estació a la zona B o C) condueix a una massificació d'aquest tipus d'estació en llocs poc estratègics on predomini el preu del solar i la construcció versus la d'oferir un bon servei. El sobre poblar estacions per a només vehicle pesat provocaria l'haver d'oferir un servei amb un preu per sota els costos reals d'aquest (el conegut dumping) que es una forma de competència deslleial, a més de posar en qüestió la qualitat tècnica de la inspecció per atraure a clients.<br>Tindria sentit limitar l'existència d'aquesta tipologia d'estacions amb només vehicles pesat en ubicacions d'alta interès tipus aeroports/ports/centres logístics. |
| Disposició addicional Cinquena | Es proposa la redacció següent:<br><br>Els antics concessionaris que operen les estacions a què es refereixen les disposicions addicionals tercera i quarta d'aquesta Llei tenen un dret d'adquisició preferent sobre els béns objecte de reversió quan s'acordi l'alienació onerosa dels béns esmentats, que s'ha de dur a terme mitjançant els procediments d'alienació directa. A aquest efecte, els antics concessionaris que operen les estacions a què fa referència la disposició addicional tercera i quarta, han de comunicar la seva pretensió de | Es proposa modificar la redacció d'aquesta DA 5a, per tal de permetre als operadors procedents de concessions administratives exercir un dret d'adquisició preferent sobre els béns concessionals mitjançant procediment d'alienació directa. Només en cas que no s'exerceixi aquest dret, els béns s'alienen mitjançant el procediment de subhasta. |

| | | |
|---|---|---|
| | continuar prestant el servei ITV, manifestant a aquest efecte la seva decisió d'exercir el dret d'adquisició preferent.<br><br>En cas que els antics concessionaris no volguessin exercitar aquest dret d'adquisició preferent sobre els béns, es procedirà a l'alienació onerosa dels mateixos per a la prestació del servei ITV mitjançant el procediment de subhasta regulat a la normativa de patrimoni.“ | |
| Annex 1 punt 2 | **Afegir un punt 2.3 tenir les estacions d'Itv certificades amb la norma 45001 de seguretat i salut en el treball** | Per assegurar la gestió completa a nivell de sistema de qualitat, sistema de gestió ambiental i seguretat en el treball de les persones. |

**Altres Observacions:**

| Número “d’article / disposició / annex” amb observacions | Proposta de nou redactat | Justificació del canvi proposat |
|---|---|---|
| Art. 4 punt 3<br>La prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils és realitzada, en règim d’autorització administrativa, per l’entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa. | Eliminar Art. 4 punt 3 | Es proposa modificar la redacció de l'article 4.3 per unificar el règim d'estacions mòbils amb el d'estacions fixes, d'acord amb el que preveu l'article 2 de l'Avantprojecte, que als apartats c), e) i f), que estableix clarament un sistema de gestió ITV basat en un règim d’autorització, en el marc d’un lliure mercat.<br><br>Es proposa de modificar la redacció de l'art. 4, punt 6 per unificar també el règim de prestació de servei ITV establert per als vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat. |
| Article 6. Règim d’incompatibilitats del servei d’inspecció tècnica de vehicles | A aquest efecte, es proposa la redacció de l'article 6 de la manera següent:<br><br>Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'inspecció tècnica de vehicles.<br><br>Els socis o directius de l'empresa d'ITV i el personal que hi presti els seus serveis no podran tenir participació directa o indirecta en:<br><br>a) Activitats de transport terrestre per carretera.<br>b) Comerç de vehicles automòbils.<br>c) Construcció, reformes i reparació i manteniment de vehicles automòbils.<br>d) Assessorament i gestió administrativa de tràmits relacionats amb l’àmbit de l’automoció.<br>e) Entitats o mútues asseguradores que operin a l'àmbit de l'automoció. | Es proposa eliminar l'apartat 1, atès que constitueix un supòsit de “numerus apertus” en la definició d'incompatibilitats del servei ITV, que resulta contrari al sistema de “numerus clausus” previst al RD 920/2017, de 23 d'octubre i comporta un alt grau d’inseguretat jurídica per als operadors d’ITV.<br><br>Es proposa fer una nova redacció de l'art. 6 per incloure supòsits addicionals d'incompatibilitat per tal de garantir la imparcialitat i la independència en la prestació del servei ITV. |

| | | |
|---|---|---|
| | e) Pèrits, taxadors, agents i mediadors d'assegurances que exerceixin la seva activitat en l'àmbit de l'automoció.<br>f) Tallers de reparació de vehicles.<br>g) Activitats de disseny, fabricació, modificació, subministrament, muntatge o manteniment de vehicles i d'elements que els componen que estiguin subjectes a inspecció." | |
| Article 7. Tarifes màximes de les inspeccions tècniques i els tràmits administratius del servei d'ITV. | Es proposa la redacció següent:<br><br>"5. La direcció general competent en matèria de seguretat industrial establirà un sistema d'actualització de tarifes d'ITV per tal que amb caràcter anual s'actualitzin les tarifes màximes en funció, a més dels costos del servei i la seva evolució, de la variació, si escau , exclusivament a l'alça, del valor de l'índex de preus al consum corresponent als dotze últims mesos anteriors, per ser aplicades a partir de l'1 de gener de cada any. " | Es proposa afegir un nou apartat 5, referit a l'actualització, amb caràcter anual, de les tarifes màximes en funció, a més dels costos del servei i la seva evolució, de la variació si escau exclusivament a l'alça, del valor de l'índex de preus al consum corresponent als darrers dotze mesos anteriors, per ser aplicades a partir de l'1 de gener de cada any. |
| Article 11. Universalitat del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes<br>1. El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes està destinat a ser universal, prestar cobertura a tot el territori i a tots els tipus de vehicles, excepte aquells vehicles que per les seves característiques no poden passar la inspecció tècnica en una estació fixa d'ITV | El servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes està destinat a ser universal (ha d'incloure totes les tipologies d'inspeccions, per a totes les tipologies de vehicles que ha estat autoritzada l'estació i tots els tràmits administratius), prestar cobertura a tot el territori i a tots els tipus de vehicles, excepte aquells vehicles que per les seves característiques no poden passar la inspecció tècnica en una estació fixa d'ITV | Totes les estacions han de prestar tots els serveis possibles definits. |

| | | |
|---|---|---|
| Art. 12 ap. a) y e)<br>Tenir l'acreditació com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció i tràmits administratius previstos a la normativa específica que regula la inspecció tècnica de vehicles | Tenir l'acreditació, segons norma UNE-EN-ISO 17020, com a organisme de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció autoritzats per aquella estació i tràmits administratius previstos a la normativa específica que regula la inspecció tècnica de vehicles.<br>Tenir la certificació segons la norma UNE-EN-ISO 9001 de sistema de gestió de la qualitat | Concreció de la norma a tenir la acreditació |
| Article 13. Obligacions dels operadors del servei d'ITV a Estacions Fixes. | Modificar apartat a) | Per incloure les diferents estacions ITV que ja estan operatives a data d'entrada en vigor de la Llei. |
| Article 15. Inici de l'activitat de les estacions fixes d'ITV | Incloure referencia a les estacions ja operatives | Cal fer referència a les estacions ITV actuals que presten servei a la data d'entrada en vigor de la Llei. |
| Article 16. Modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV. | Modificar encapçalament i redacció art. 16<br><br>Article 16. Modificació de les instal·lacions d'estacions fixes ITV. Modificació de les autoritzacions d'estacions fixes ITV.<br>1. Requeriran autorització de l'òrgan competent en matèria d'indústria les modificacions següents de les instal·lacions de les estacions fixes d'ITV:<br>a) Localització de la instal·lació. | Es proposa la modificació íntegra de l'article |

| | | |
|---|---|---|
| | b) Activitats a què faculta l'autorització concedida.<br>c) Construcció i posada en marxa de noves línies d'inspecció.<br>d) Canvis als equips i canvis estructurals que requereixin una modificació substancial de les instal·lacions de l'estació ITV.<br>2. La resta de canvis i modificacions, inclòs el cessament de l'activitat, sempre que es respectin les condicions i els requisits que es van requerir per a l'autorització, són de lliure implantació pels titulars, que han d'informar prèviament la seva execució a l'òrgan competent en matèria d'indústria sobre aquests.<br>3. En tots els casos que preveuen els punts anteriors, el titular ha de trametre a l'òrgan competent en matèria d'indústria els documents acreditatius de la modificació.<br>4. La modificació de les dades que identifiquin l'operador d'ITV que presta el servei no requereix autorització prèvia si no implica canvi de la persona jurídica titular de l'estació ITV. En cas que es produeixi canvi de la persona jurídica titular de l'estació ITV, la transmissió de la titularitat de les estacions ITV haurà de ser comunicada prèviament a l'òrgan competent en matèria d'indústria d'acord amb el que estableix la normativa vigent. ” | |

| | | |
|---|---|---|
| Art. 17 Cobertura del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils | Definir tècnicament com han de ser les estacions mòbils: equipament, dimensions i altres | |
| Art. 17 Cobertura del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils | | Actualment existeixen unitat mòbil destinades a inspeccionar vehicles pesats, caldria descriure com continuaran. |
| Article 18. Procediment per a l'adjudicació del servei d'ITV a Estacions Mòbils | Modificar redacció de l'article complet | La redacció pot donar a confusió amb el sistema de gestió previst per a les estacions ITV fixes. Es preveu l'adjudicació del servei sota la formalització d'un contracte de concessió de serveis, que en aquest cas seria el títol habilitant per a la seva prestació i no el d'autorització administrativa.<br>Es deixa també oberta la porta en aquest article a altres fórmules de gestió directa o indirecta per a la prestació del servei, totes incompatibles amb el règim d'autorització administrativa, mentre que qualsevol fórmula de gestió indirecta comporta l'articulació d'un contracte administratiu mentre que la gestió directa comporta la prestació del servei per la pròpia Administració. |
| Article 19. Requisits dels operadors del servei d'ITV en estacions mòbils. | (i) Suprimir ap. a)<br>(ii) Modificar ap. c) | (i) La redacció pot generar confusió amb el sistema de gestió previst per a les estacions ITV fixes.<br>(ii) A l'apartat c) es preveu tenir almenys una estació fixa d'ITV autoritzada a Catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal, però no es té en compte la necessitat de posar-la en activitat, sense la qual no es podria posar mai en funcionament l'estació mòbil tenint en compte que les unitats mòbils han d'estar adscrites a una estació fixa. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Hi ha una dependència absoluta de les unitats mòbils a la posada en funcionament de les estacions fixes d'ITV a què han d'estar vinculades.<br>Sense l'entrada prèvia en funcionament d'aquelles, tal com es preveu a la Llei la configuració del servei, no es pot posar en marxa a Estacions Mòbils.<br>Conseqüentment, no es pot esqueixar la prestació del servei a Estacions fixes i mòbils sota diferents règims de prestació del servei. |
| Article 20. Obligacions de l'operador del servei d'ITV a estacions mòbils | Donar nova redacció i suprimir apartats a), b), d) i e) | Confusió de règims aplicables. Es barreja la prestació del servei a Estacions fixes i mòbils sota diferents règims de prestació del servei. |
| Article 21. Modificació de les autoritzacions per a prestació del servei d'ITV a estacions mòbils. | Eliminació article | Mateix comentari |
| Article 22. Transferència per canvi de titularitat d'autoritzacions de prestació del servei d'ITV a estacions mòbils. | Eliminació article | Mateix comentari |
| Capítol II | Títol 5 | No hi ha capítol I per tant no pot haver-hi capítol II |
| Disposició addicional Primera | En els llistat de les estacions no surten les mòbils actuals, aquestes reverteixen? Seran part del nou concurs per concessió a 10 anys? | |
| Disposició Addicional Segona:<br>Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns | Es proposa incloure un nou apartat 1, c) amb redacció següent:<br>c) Un cop abonada la contraprestació esmentada a l'apartat a) d'aquesta Disposició | Es proposa incloure referència a ITV mòbils<br>Es proposa incloure a l'apartat 1, un nou punt c) |

| | | |
|---|---|---|
| immobles de les quals no són propietat dels antics concessionaris. | Addicional, els operadors que siguin antics concessionaris deixaran d'abonar la contraprestació econòmica per l'ús dels béns i els drets de les antigues concessions consistent en el 2% de els ingressos provinents de les inspeccions realitzades mensualment per cada estació d'ITV, prevista a la Disposició Addicional 9a, ap. 2, de la Llei LLEI 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic.” | |
| Disposició addicional Tercera i Quarta<br>Estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles i mobles de les quals són propietat dels antics concessionaris o de la Generalitat. | Modificació apartat 1 a)<br>Es proposa modificar el títol per incloure es les estacions mòbils.<br>Així mateix, es proposa modificar l'apartat 1 per recollir el dret d'adquisició preferent dels antics concessionaris amb caràcter previ a la subhasta dels béns, a través dels procediments d'alienació directa, així com establir solucions en relació amb els diferents supòsits que poden concórrer (ex. subhasta deserta). | No s’ha definit que passa si un subhasta d’una estació queda descobert. |
| Disposició transitòria. Obligatorietat de la prestació del servei d’ITV de les estacions que actualment presten el servei<br>1. Les estacions fixes d’ITV a què fa referència les disposicions addicionals primera i segona, han de continuar la prestació del servei d’ITV durant el termini de 2 anys des de l’entrada en vigor de la present Llei.<br>2. Les estacions fixes d’ITV a què fa referència les disposicions addicionals | Disposició transitòria. Obligatorietat de la prestació del servei d’ITV de les estacions que actualment presten el servei<br>1. Les estacions fixes d’ITV a què fa referència les disposicions addicionals primera i segona, han de continuar la prestació del servei d’ITV durant el termini de **4 anys** des de l’entrada en vigor de la present Llei.<br>2. Les estacions fixes d’ITV a què fa referència les disposicions addicionals tercera i quarta, han de continuar la prestació del servei d’ITV fins a **4 anys** després de l’adjudicació dels procediments | Per assegurar el manteniment de l’activitat i donar cobertura a les actuals plantilles de les estacions en el procés de subrogació. |

| | | |
|---|---|---|
| tercera i quarta, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 2 anys després de l'adjudicació dels procediments d'alienació previstos a l'apartat 1 de les esmentades disposicions. | d'alienació previstos a l'apartat 1 de les esmentades disposicions. | |
| Disposició transitòria, ap. 3<br>Obligatorietat de la prestació del servei d'ITV de les estacions que actualment presten el servei<br>3. Les estacions mòbils provinent de les antigues concessions, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a 6 mesos després de l'adjudicació del concurs públic establert a l'article 18. | 3. Les estacions mòbils provinent de les antigues concessions, han de continuar la prestació del servei d'ITV fins a **2 anys** després de l'adjudicació del concurs públic establert a l'article 18. | Per assegurar el manteniment de l'activitat i donar cobertura a les actuals plantilles de les estacions en el procés de subrogació. |

**Annex A.5**

**Informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text vist pel Consell Tècnic el 30 de gener de 2024.**

## Annex A.5

### A.5.1 Comentaris i propostes de AUTORITAT CATALANA DE LA COMPETÈNCIA.

Autoritat Catalana de la Competència

Via Laietana, 60 – 5a planta
08003 Barcelona
Tel 93 552 81 60
acco.gencat.cat
autoritat.competencia@gencat.cat

# INFORME DE REGULACIÓ

| | |
|---|---|
| **Núm. Informe:** | **IR 73/2024** |
| **Norma:** | **Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)** |
| **Data informe:** | **5 d'abril de 2024** |

## 1. Preliminar

### 1.1. Antecedents

El present document recull les consideracions de l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, ACCO) sobre l'avantprojecte llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (en endavant, l'avantprojecte de llei), emès en base a les competències atribuïdes per la Llei 1/2009, del 12 de febrer, de l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, Llei 1/2009).

L'objecte del present informe és analitzar si l'avantprojecte de llei introdueix restriccions a la competència i, si aquest és el cas, avaluar si s'adeqüen als principis de necessitat i proporcionalitat, i a la resta de principis d'una bona regulació econòmica des del punt de vista de la competència.

Es tracta d'un informe *ex ante,* emès per l'ACCO amb anterioritat a l'aprovació de l'avantprojecte de llei per part del Govern de la Generalitat, a petició del Departament d'Empresa i Treball en data 21 de febrer de 2024.

Per a l'elaboració d'aquest informe, l'ACCO s'ha basat en l'anàlisi del text de l'avantprojecte de llei, la resta de documents que integren el seu expedient d'elaboració i que consten publicats a la pàgina web del Departament d'Empresa i Treball[1].

### 1.2. Competències de l'ACCO

La Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència (en endavant, LDC) defineix el contingut material del dret de la competència i té en compte el sistema plural d'organismes de la competència derivat del marc competencial de la Constitució Espanyola. En l'àmbit català, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovat per la Llei orgànica 6/2006, del 19 de juliol, estableix, a l'article

[1] https://empresa.gencat.cat/ca/departament/transparencia-i-bon-govern/normativa-i-organitzacio/normativa/projectes-normatius/ambit-empresa/en-tramit/avantprojecte-llei-itv/

154, les competències de la Generalitat en l'àmbit de la promoció i defensa de la competència. El desenvolupament d'aquest precepte es troba a la Llei 1/2009.

L'article 2.4 de la Llei 1/2009 estableix les funcions de l'ACCO[2]. Aquestes es poden classificar en dos grans àmbits, que són: defensa de la competència i promoció de la competència. Les activitats de foment i promoció de la competència tenen com a objectiu propiciar un entorn competitiu per al desenvolupament de les activitats econòmiques. L'elaboració d'aquest Informe de Regulació forma part, doncs, de les competències que ostenta l'ACCO, de conformitat amb l'objecte que la pròpia Llei 1/2009 li reconeix a l'article 2.1 i de les funcions que té atribuïdes segons els articles 2.4 i 8.1.b) de la mateixa Llei.

### 1.3. L'avaluació de l'impacte competitiu de la regulació

Les administracions públiques intervenen en l'economia quan, en exercici de la seva potestat normativa, produeixen disposicions que regulen l'activitat econòmica. Aquesta intervenció pública mitjançant la creació de regulació econòmica es justifica per l'existència de fallades de mercat o per la necessitat de protegir determinats béns jurídics i l'interès general. Tanmateix, aquesta intervenció en alguns casos pot obstaculitzar el desenvolupament de les activitats objecte de regulació; quan això succeeix ens trobem front una intervenció limitadora de la competència en un sector d'activitat determinat que caldrà justificar i motivar[3].

L'anàlisi de competència que s'exposa a continuació s'ha realitzat sobre la base dels principis bàsics internacionalment acceptats per establir una regulació eficient i afavoridora de la competència:

(1) Principi de necessitat i proporcionalitat (justificació de la restricció)[4]

(2) Principi de mínima distorsió (justificació dels instruments utilitzats)[5]

(3) Principi d'eficàcia[6]

[2] Article 2.4 de la Llei 1/2009: "L'Autoritat Catalana de la Competència, d'acord amb l'Estatut i la legislació en matèria de competència, exerceix les funcions d'instrucció i resolució dels expedients sobre els diversos assumptes derivats de la defensa de la competència; en l'àmbit de la promoció de la competència, les funcions d'informe de regulació, que consisteixen en informar –ex ante o ex post- sobre l'adequació de la regulació i l'actuació sectorials als principis de lliure competència, i les funcions d'anàlisi que comprenen, entre altres, la investigació dels diversos sectors econòmics, pel que fa les situacions contràries a la competència i l'elaboració i la difusió d'estudis relacionats amb la competència. Així mateix, exerceix les funcions d'arbitratge" (el subratllat no consta a l'original).

[3] La OCDE ha configurat i fet públic un joc d'eines per a la valoració de la competència conformat per 3 volums (Principis, Guia i Manual d'operacions) http://www.oecd.org/competition/assessment-toolkit.htm.

Així mateix, la Comissió Europea ha fet públiques un conjunt de directrius i eines per a millorar la qualitat de la regulació: https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation-why-and-how/better-regulation-guidelines-and-toolbox_es

[4] El principi de necessitat implica que tota norma que introdueixi restriccions a la competència ha de venir precedida d'una definició dels seus objectius i d'una clara justificació de la introducció de les restriccions (existència d'una relació de causalitat entre la restricció a la competència i la consecució de l'objectiu). El principi de proporcionalitat pretén evitar que els instruments en què es materialitza la restricció suposin només una millora relativa o marginal en termes de benestar social però que, al mateix temps, generin un greu dany en aquest degut a les importants restriccions a l'activitat econòmica que imposen.

[5] El principi de mínima distorsió implica que, entre els instruments possibles per a assolir un objectiu determinat, s'ha d'escollir aquell que suposi la mínima afectació negativa a la competència.

[6] El principi d'eficàcia suposa la capacitat de la norma d'assolir els objectius o efectes que es desitja.

(4) Principi de transparència[7]

(5) Principi de predictibilitat[8]

L'ACCO ha assumit aquests principis com a orientadors de la seva actuació en l'elaboració d'Informes de regulació i els ha incorporat en la seva *Metodologia per Avaluar l'Impacte Competitiu de les normes (AIC)*[9].

La tasca d'avaluació de l'impacte competitiu consta, bàsicament, de tres etapes:

(i) Identificar les principals restriccions a la competència que conté la norma.

(ii) Analitzar si les restriccions a la competència introduïdes estan justificades per a la consecució dels objectius que persegueix la norma, segons els principis de necessitat i proporcionalitat, i la resta de principis d'una bona regulació des del punt de vista de la competència.

(iii) En cas que les restriccions estiguin justificades, comprovar, aplicant el principi de mínima distorsió, que no existeixen alternatives menys restrictives de la competència que permetin assolir l'objectiu desitjat.

Un cop acreditada l'existència d'una restricció a la competència en el punt (i), caldrà distingir si es tracta de restriccions prohibides[10] o bé avaluables. En cas de tractar-se de restriccions avaluables, es procedirà a dur a terme les fases (ii) i (iii). La no superació de les etapes (ii) i /o (iii) comportarà la recomanació, per part de l'ACCO, de no establir o bé de suprimir aquella restricció. L'objectiu final és, doncs, evitar la introducció de restriccions innecessàries o desproporcionades en el funcionament dels mercats, obtenint una regulació més eficient des del punt de vista de la competència, sense renunciar a les finalitats d'interès general perseguides per la norma.

## 2. Evolució normativa en el mercat del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya

Durant els anys 80 del segle passat, un cop traspassades a la Generalitat de Catalunya les competències en matèria d'indústria i els mitjans provinents de l'Estat (3 estacions d'ITV), es van autoritzar els primers operadors per a prestar el servei d'ITV per part de la Generalitat, la qual optar per un model de gestió indirecta del servei mitjançant la figura de la concessió administrativa i amb un règim de tarifes úniques aprovades per l'Administració. Aquestes concessions tindrien un termini de 20 anys, prorrogables per 5 anys de manera successiva, amb un termini màxim de 99 anys.

[7] El principi de transparència implica l'existència de transparència i claredat en el marc normatiu, en el procés d'elaboració de les normes i en la seva execució.

[8] El principi de predictibilitat comporta oferir els operadors un marc estable i sòlid, sense incerteses, que els proporcioni seguretat jurídica.

[9] Es tracta de la Metodologia d'Avaluació de l'Impacte Competitiu de les normes que l'ACCO aplica, principalment en l'elaboració dels Informes de Regulació, sens perjudici que també la pugui aplicar en els informes que realitzi sobre l'actuació de les administracions públiques. La Metodologia es pot consultar al lloc web de l'ACCO (http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Metodologia-per-avaluar-limpacte-competitiu-de-les-normes).

[10] Per exemple, poden ser restriccions prohibides aquelles contràries a normes de rang superior o a les prescripcions de normes comunitàries. Així mateix, cal recordar que les restriccions a la competència que s'introdueixin a les normes hauran de disposar d'una cobertura suficient en una norma amb rang de llei, de conformitat amb l'article 53.1 de la CE, en relació amb l'article 38 de la CE.

Del concurs públic realitzat, en van resultar adjudicataris 3 operadors, els quals es van repartir les 13 zones concessionals amb les quals es va dividir el territori de Catalunya.

L'any 2006, atès que la finalització de les concessions administratives esmentades estava prevista per al 23 de juliol de 2006, es va aprovar la Llei 10/2006 de 19 de juliol, de la prestació dels serveis d'inspecció en matèria de seguretat industrial (en endavant, Llei 10/2006). Aquesta norma, d'una banda, va establir l'obligació de redactar una llei que regulés el règim de prestació dels servei d'ITV a Catalunya; de l'altra, mentre no s'adoptés aquest nou marc normatiu, va disposar un règim de continuïtat en la prestació del servei a favor dels operadors titulars de les antigues concessions i els va habilitar per a poder continuar fent ús del béns i drets de la concessions que, com a conseqüència de la finalització de les mateixes haurien d'haver revertit a la Generalitat de Catalunya.

Així mateix, la Llei 10/2006 va preveure que, mentre no s'adoptés el nou marc normatiu, no es podria atorgar cap altre títol habilitant per a prestar els serveis d'ITV, de manera que, a la pràctica, es mantenia la situació de mercat inicial, amb 3 únics operadors que es repartien les diverses estacions ubicades a Catalunya.

L'any 2008, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial (en endavant, Llei 12/2008), la qual va establir un nou marc regulatori del servei d'ITV. Aquest nou marc substituïa el model basat en la concessió administrativa per un règim jurídic d'autorització administrativa dels operadors, sotmesa al compliment d'una sèrie de requisits i condicions. Aquesta llei obria la possibilitat de què el Govern efectués una planificació territorial de les estacions d'ITV, supòsit en el qual les autoritzacions s'haurien d'atorgar per concurs públic, atesa la limitació d'operadors que comportaria. Així mateix, mentre no s'adoptés el desplegament reglamentari de la llei, no es podia atorgar cap nova autorització i, per tant, no podia entrar cap nou operador al mercat.

Pel que fa els antics concessionaris, la Llei 12/2008 els va mantenir en la situació de continuïtat establerta a la Llei 10/2006, si bé sota el règim d'autorització administrativa però continuant fent ús dels béns i drets de les concessions anteriors.

L'any 2010, el Govern va aprovar el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, del 31 de juliol, de seguretat industrial (en endavant, Decret 30/2010), mitjançant el qual va imposar la planificació territorial del servei d'ITV i va mantenir l'activitat sotmesa a un conjunt de restriccions[11]. Aquesta planificació territorial es va concretar en el Decret 45/2010, de 30 de març, pel qual s'aprova el Pla territorial de noves estacions d'ITV a Catalunya per al període 2010-2014, en base el qual es va poder convocar el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV. Concretament, per a l'autorització de 6 noves estacions repartides en 2 lots de 3 estacions.

Per tant, fruit del concurs públic efectuat l'any 2010, van entrar al mercat català d'ITV 2 nous operadors, de manera que a partir d'aquell moment, a Catalunya els serveis d'ITV van passar a ser prestats per 5 operadors diferents.

D'altra banda, com que encara no s'havia produït la reversió de les estacions d'ITV de les antigues concessionàries i, per tant, aquestes entitats continuaven gaudint d'aquests béns, es va aprovar l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, pel qual es regula la contraprestació econòmica per l'ús

[11] Recordar que l'ACCO va emetre un informe de regulació en el qual va analitzar, de manera conjunta, la regulació continguda a la Llei 12/2008 i al Decret 30/2010 (IR 7/2010). La posició de l'ACCO va ser molt crítica amb el sistema establert.

per part dels titulars de les estacions d'ITV dels béns i drets revertits de les antigues concessions administratives.

Aquesta nova situació normativa va ser font d'una important conflictivitat a nivell judicial. Sense ànim de reiterar el que s'exposa en la memòria d'avaluació d'impacte (apartat 1.1.2), recordar aquí que el Tribunal Suprem va anul·lar[12], l'any 2016, dos requisits previstos al Decret 30/2010 per tal de rebre la corresponent autorització. En concret, l'article 74, que establia un límit màxim de quota de mercat de 50% i l'article 75, que fixava una distància mínima entre estacions d'un mateix operador econòmic. Aquesta nul·litat va comportar, al seu torn, la nul·litat de l'ordre de convocatòria i bases del concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV. Addicionalment, el Tribunal Suprem també va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010 que, en base a l'article 2 de la Llei 10/2006, efectuava una adjudicació de patrimoni públic als antics concessionaris, en la mesura que se'ls mantenia el gaudi dels béns i drets derivats de les concessions anteriors.

Des d'aleshores, la situació del mercat de les ITV a Catalunya ha quedat estancada, sense que s'hagi produït l'entrada de cap nou operador ni s'hagi augmentat el nombre d'estacions d'ITV disponibles. De fet, aquest tancament de mercat es va confirmar pel propi Govern, mitjançant l'aprovació del Decret llei 45/2020, de 17 de novembre, sobre l'habilitació transitòria i extraordinària per continuar la prestació del servei d'ITV (en endavant, Dllei 45/2020). Tot i que finalment no va ser convalidada pel Parlament de Catalunya, aquesta norma atorgava una habilitació transitòria als 5 operadors establerts i suspenia l'atorgament de noves autoritzacions, fins que no s'establís un nou marc jurídic, de manera que, en termes de competència, certificava el tancament absolut del mercat.

Finalment, la disposició addicional 9 de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic (en endavant, Llei 2/2021), va establir una darrera habilitació excepcional i transitòria per tal que els operadors d'ITV autoritzats continuessin prestant el servei durant el temps imprescindible i necessari per concloure els procediments de reversió dels béns procedents de les antigues concessions administratives del servei d'ITV (o es determinés la contraprestació econòmica equivalent a satisfer pels operadors ens els casos en els quals no fos possible la transmissió patrimonial a favor de la Generalitat). Aquests operadors continuarien prestant el servei d'ITV fins que el Parlament no aprovés una nova llei que regulés el nou règim jurídic del servei i s'establís un nou sistema de títols habilitants. Així mateix, s'establia una suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'ITV, fins que no es s'aprovés aquesta nova norma.

Davant aquesta situació, l'any 2021 l'ACCO va emetre un document de promoció de la competència[13] en el qual, d'una banda, analitzava l'estructura del mercat de les ITV a Catalunya i n'efectuava una anàlisi des d'una perspectiva de competència[14] i, de l'altra, efectuava una sèrie de

[12] Sentències del Tribunal Suprem núm. 870/2016 i 899/2016, de 29 de març de 2016 (https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Cataluna/Noticias-Judiciales-TSJ-Cataluna/El-Tribunal-Supremo-anula-dos-requisitos-del-Decreto-de-ITV-de-Cataluna-y-la-convocatoria-de-2010)

[13] Vegeu el document de referència OB 55/2020.

[14] Pel que fa l'anàlisi de competència, l'ACCO va constatar el tancament de mercat, derivat de la impossibilitat d'entrar al mercat per la limitació indirecta del nombre d'operadors derivada del Pla territorial 2010-2014 i la suspensió, prevista a la Llei 2/2021, de noves autoritzacions fins que no es resolgués la reversió dels béns i drets de les antigues concessions. D'altra banda, també va constatar l'elevada concentració de l'oferta, amb només 5 operadors, els 3 primers dels quals abastant el 90% de la quota de mercat, així com una reduïda competència per la territorialització de les estacions d'ITV i per l'estabilitat i reduïda variabilitat en preus.

Addicionalment, destacava com un problema important en aquest mercat el fet que els 3 operadors que van accedir al mercat en règim de concessió disposessin del gaudi d'uns béns i drets que haurien d'haver estat revertits a la Generalitat. Aquesta situació hauria

recomanacions de modificacions normatives per tal d'afavorir la introducció de més competència. En aquest document, de títol "La necessitat de reformes procompetitives en l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya", l'ACCO emmarcava les seves consideracions en el sí d'un procés d'elaboració d'un nou marc jurídic per a la prestació del servei d'ITV, amb l'objectiu de promoure un nou model efectivament procompetitiu, que propiciés un adequat funcionament del mercat i una millora significativa en el benestar dels usuaris. Més concretament, es recomanava:

(i) La disminució de les barreres d'entrada i per a l'exercici de l'activitat, establint un règim que permetés l'entrada a mercat de tots els operadors que reunissin les condicions prèviament fixades.

(ii) L'eliminació de la planificació de l'activitat, ja que per l'ACCO no estaria justificat que, per una eventual falta de prestació del servei en una zona concreta del territori català, tot el funcionament del mercat es veiés condicionat fins al punt de comportar l'eliminació de dinàmiques competitives amb el perjudici per potencials oferents i pel conjunt dels usuaris del servei. En aquest sentit, es ressaltava la necessitat de no planificar la ubicació de les estacions, ni assignar territoris en exclusiva.

(iii) L'eliminació de la tarifa màxima regulada, pel risc que es converteixin en preus de referència als quals els operadors es puguin adherir.

(iv) Finalment, l'equiparació de les condicions de competència, donant solució a la situació segons la qual els tres operadors que van accedir al mercat en règim de concessió administrativa continuaven gaudint de béns i de drets de les concessions que haurien d'haver revertit en el patrimoni de la Generalitat, situació que trencava la neutralitat competitiva respecte dels dos operadors autoritzats l'any 2010.

Igualment, de no revertir-se els béns i drets, aquesta situació també suposaria un important avantatge competitiu en relació amb els potencials entrants al mercat en un marc de competència, ja sigui en el mercat o pel mercat.

Aquestes recomanacions -juntament amb altres qüestions- van ser reiterades per l'ACCO en el marc de la consulta prèvia a l'elaboració de l'avantprojecte de llei, organitzada per la Direcció general d'Indústria del Departament d'Empresa i Treball[15]. En aquest sentit, l'ACCO instava a transitar cap a un model més obert, en què hi hagués més opcions per a les persones usuàries dels serveis d'ITV i més capacitat d'entrada per a nous operadors.

## 3. Valoració en termes de política de competència de l'avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.

### 3.1. Consideracions generals

A diferència del marc normatiu actualment vigent, conformat per la Llei 12/2008 i el Decret 30/2010 (en aquells aspectes no declarats nuls) i caracteritzat per l'existència d'un contingent màxim d'operadors de facto derivat tant de la planificació territorial efectuada pel Govern com de l'absència de nous procediments per a l'autorització de noves estacions d'ITV, l'avantprojecte de llei objecte

comportant un trencament del principi de neutralitat competitiva en relació amb els dos operadors que van accedir al mercat a través del concurs celebrat l'any 2010 d'un concurs, ja que els antics concessionaris haurien gaudit d'un clar avantatge en termes de costos.

[15] https://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20230210_contribucio_consulta_itv_2023

d'aquest informe opta per establir un règim general[16] d'accés lliure a l'activitat per a tots aquells operadors que reuneixin els requisits i condicions imposades per al desenvolupament de l'activitat, els quals hauran d'obtenir la corresponent autorització administrativa per cada estació d'ITV, en la línia del que aquesta autoritat ha anat reclamant al llarg dels darrers anys i és, per aquest motiu, que l'ACCO efectua una valoració positiva de l'avantprojecte de llei, doncs, introdueix una modificació molt significativa en el model de prestació del servei que s'ha caracteritzat, durant molts anys, per la impossibilitat d'entrada de nous operadors en el mercat.

Més enllà de l'aplicació de determinades condicions de ponderació territorial i d'altres qüestions que planteja la regulació proposada (com, per exemple, les especificitats previstes per a les estacions d'ITV mòbil o el règim aplicable als antics concessionaris), les quals són objecte d'una anàlisi individualitzada a continuació, la novetat que comporta el marc previst a l'avantprojecte de llei és molt significativa en termes de competència i suposa un evident canvi de paradigma respecte la regulació del mercat dels serveis d'ITV a Catalunya vigent i que s'ha caracteritzat, com hem vist en l'apartat anterior, per la prestació d'aquests serveis només per part d'uns pocs operadors (en un primer moment, als anys 80, només per tres operadors concessionats i, a partir de 2010, per dos operadors addicionals autoritzats via concurs) i, de manera sostinguda en el temps, la nul·la possibilitat d'entrada de nous competidors.

En termes de funcionament competitiu del mercat, és evident que els reptes a resoldre per part de la unitat impulsora de la norma són majors. Així, d'una banda, tal com va posar de manifest l'ACCO en el seu document de juliol de 2021 i va reiterar en ocasió de la consulta pública prèvia efectuada pel Departament d'Empresa i Treball, el mercat català dels serveis d'ITV es troba en una situació de tancament de mercat quasi cronificada des dels seus inicis, en el qual només s'ha produït una única obertura a dos nous operadors, l'any 2010, però que per motius diversos no s'ha reiterat en el temps, tal i com hauria estat desitjable.

Així mateix, resulta indispensable resoldre de manera definitiva la problemàtica, pendent des de mitjans de 2006, derivada de l'absència de reversió dels béns i drets provinents de les antigues concessions a favor de la Generalitat de Catalunya, i el règim de continuïtat prorrogat des d'aleshores a favor del antics concessionaris, circumstàncies que han comportat que, durant tot aquest llarg període temporal, aquests operadors hagin mantingut una clara situació d'avantatge competiu respecte els altres operadors autoritzats.

En aquest sentit, cal recordar que la darrera pròrroga d'aquesta greu situació es va decretar a la Llei 2/2021. El legislador, probablement amb la mirada posada a un nou model més conforme amb la normativa de la Unió Europea[17] i, en definitiva, més procompetiu, va establir una darrera habilitació excepcional i transitòria per tal que els operadors d'ITV autoritzats en aquell moment continuessin amb llur activitat inspectora durant el temps imprescindible i necessari per a concloure els procediments de reversió dels béns procedents de les antigues concessions administratives del servei d'ITV (o es determinés la contraprestació econòmica equivalent a satisfer pels operadors ens els casos en els quals no fos possible la transmissió patrimonial a favor de la Generalitat). Segons aquesta disposició, aquests operadors continuarien prestant el servei d'ITV fins que el Parlament no aprovés una nova llei que regulés el nou règim jurídic del servei i s'establís un nou sistema de

[16] Quan ens referim al règim general d'accés a l'activitat d'ITV en aquest IR, ens referim al règim previst per a les estacions fixes d'ITV, ja que és el supòsit majoritari. En aquest sentit, l'article 4.1 de l'avantprojecte de llei estableix que "*el règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés*".

[17] Directiva 2014/45/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, i per la qual es deroga la Directiva 2009/40/CE.

títols habilitants. Així mateix, s'establia una suspensió de l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'ITV, fins que no es s'aprovés aquesta nova norma.

D'aquesta situació de tancament de mercat sostinguda al llarg dels anys, se n'han derivat greus perjudicis en termes de funcionament de mercat que, clarament, ha tingut conseqüències negatives per al conjunt de consumidors i usuaris. Així, en la memòria d'avaluació d'impacte de l'avantprojecte de llei es destaca, com una de les problemàtiques a resoldre, la dificultat dels usuaris per accedir al servei d'ITV i l'endarreriment en la resolució dels tràmits que es resolen a les estacions d'ITV (pàg. 8- 12). Partint de la base que la infraestructura (és a dir, l'oferta) s'ha mantingut inalterada durant més de 10 anys[18] i que, en canvi, hi ha hagut un increment sostingut del volum d'inspecció (de més del 8% entre 2014 i 2021) així com un increment de les actuacions a dur a terme en el marc de les ITVs, com a conseqüència de l'evolució tecnològica, aquestes circumstàncies s'han traduït en:

> "*una constant i contínua reclamació per part dels usuaris particulars (amb desenes de queixes anuals presentades als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat, i al Síndic de Greuges), així com de les associacions representatives de diferents sectors afectats (transportistes, taxistes, agricultors, entre d'altres), conforme la dificultat que tenen 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.*
> - *Propi sistema d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, l'increment de queixes, reclamacions i una davallada de 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 estancament del sistema, fa imprescindible una solució que desencalli la situació*."

Per l'ACCO, tal com ha reiterat sempre que n'ha tingut l'oportunitat, part de la solució dels problemes detectats en el mercat dels serveis d'ITV a Catalunya passa per, necessàriament, transitar cap a un model de prestació dels serveis veritablement procompetitiu, basat en el lliure accés dels operadors (com a regla general), sense limitacions de caràcter territorial, competència entre els diferents operadors i estacions, i la resolució definitiva de la problemàtica derivada de la reversió inacabada dels béns provinents de les antigues concessions, com sembla que pretén l'avantprojecte de llei. En altres paraules, mentre no s'adopti un nou règim d'accés al mercat que promogui la competència entre operadors i estacions, aquests problemes es mantindran, en bona mesura.

Cal tenir present, a més, que des d'una perspectiva dels usuaris dels serveis, es tracta d'un mercat de demanda obligatòria, determinada per les exigències imposades en aquest àmbit per part de l'Administració, i que és independent del nivell de renda de cada ciutadà (motiu pel qual és imprescindible preveure la competència en preus); que existeix una clara asimetria informativa entre els prestadors dels serveis d'ITV i els demandants d'aquests serveis respecte els requeriments a satisfer, i que és desitjable socialment garantir un elevat grau de seguretat dels vehicles. Aspectes,

[18] En aquest sentit, la Memòria d'Avaluació d'Impacte de la iniciativa estudiada en aquest informa, pàgina 9, assenyala la capacitat de l'oferta va anar introduint-se al mercat amb aquesta temporalitat: al 1984, 13 estacions (35 línies); al 1992, 27 estacions (67 línies); al 2003, 44 estacions (102 línies) i al 2013, 50 estacions (122 línies).

tots ells, que cal tenir en compte a l'hora de regular les concretes característiques, condicions o requisits que s'estableixin per a la prestació dels serveis d'ITV a Catalunya.

### 3.2. Anàlisi de les restriccions a la competència contingudes a l'avantprojecte de llei

Més enllà d'aquesta valoració global positiva sobre l'avantprojecte de llei, a continuació s'analitzen diversos aspectes del mateix que, segons el parer de l'ACCO, podrien comportar certs riscos en termes de funcionament competitiu del mercat i bona regulació econòmica i que, per tant, és recomanable que siguin objecte de revisió per part de la unitat impulsora de la norma:

#### 3.2.1. Aplicació de les condicions de ponderació territorial per a les estacions fixes d'ITV

Com hem assenyalat a l'apartat 3.1, l'avantprojecte de llei estableix, per a les estacions fixes d'ITV, un sistema d'accés lliure a l'activitat, en el qual tots aquells que reuneixin els requisits i condicions establerts a la norma, podran obtenir l'autorització pertinent per accedir al mercat i prestar serveis d'ITV. A diferència de la normativa vigent, no s'imposa una planificació sectorial, articulada a través d'un Pla territorial d'estacions d'ITV basat en l'establiment de quotes màximes de mercat per operador i unes distàncies mínimes entre estacions d'ITV d'un mateix titular. Aquesta planificació, tot i haver estat anul·lada per les sentències del Tribunal Suprem 870/2016 i 899/2016, de 29 de març de 2016, a la pràctica, ha comportat l'establiment d'un *numerus clausus* d'operadors, qüestió que ha estat abastament criticada per l'ACCO. Per tant, des d'una òptica de competència, es valora positivament l'eliminació de la planificació territorial de les estacions d'ITV.

Ara bé, tot i que l'avantprojecte de llei no limita el nombre d'operadors en el mercat, ni el nombre d'estacions d'ITV fixes o la concreta ubicació d'aquestes, sí que estableix una sèrie de condicions, anomenades de ponderació territorial que, amb l'objectiu d'afavorir la universalitat del servei, afecten la implantació de les estacions d'ITV al territori per part dels operadors autoritzats.

D'una banda, l'article 11 de l'avantprojecte de llei disposa que:

> *"2. Per tal de facilitar la prestació del servei d'ITV a la totalitat del territori, totes les comarques de Catalunya s'assignen a tres possibles zones atenent a criteris objectius de cens del parc mòbil de vehicles existents i de dispersió geogràfica, i s'estableixen requisits d'accés a la prestació del servei d'ITV d'acord amb condicions de ponderació territorial.*
>
> *3. Les condicions de ponderació territorial a les que es refereix l'apartat 2 d'aquest article es determinen a l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei i poden ser modificades (...)".*

De l'altra, l'article 12 de l'avantprojecte de llei fixa, com a requisit a complir pels operadors del servei d'ITV en estacions fixes, el relatiu a "*b. Complir amb les condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que són definides a l'aparat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei*".

Finalment, l'esmentat apartat 1 de l'annex 1 de l'avantprojecte de llei especifica les concretes condicions de ponderació territorial. Partint de la divisió territorial de Catalunya en 3 zones geogràfiques en funció de la població de cadascuna de les comarques catalanes[19], l'avantprojecte

[19] Aquestes zones es defineixen, a l'annex 1:

- Zona A, integrada per les següents comarques: Alt Urgell, Alta Ribagorça, Aran, Berguedà, Cerdanya, Conca de Barberà, Garrigues, Noguera, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Ripollès, Segarra, Solsonès, Terra Alta, Urgell, Montsià i Baix Ebre.

de llei estableix unes condicions d'implantació diferents per a les estacions ubicades a les zones B i C (amb un major nombre de població i, per tant, més atractives per als operadors), amb l'objectiu que també prestin serveis a les comarques de la zona A, classificades en funció d'una ràtio de cobertura[20]. Així:

- D'una banda, s'estableix que per cada 4 línies d'inspecció en la zona B, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin les 5 ràtios de cobertura del servei més altes.

- De l'altra, per cada 4 línies d'inspecció en la zona C, l'operador ha de tenir autoritzada i en funcionament prèviament la prestació del servei d'una estació entre les comarques de la zona A que tinguin les 3 ràtios de cobertura dels serveis més altes[21].

A grans trets, doncs, el sistema previst a l'avantprojecte de llei pretén garantir la prestació del servei d'ITV, per considerar-lo d'interès general, al major nombre possible de comarques catalanes, especialment les menys poblades i, en general, més desateses per part de la inversió privada, que són les que s'agrupen dins la zona A. D'aquesta manera, imposa als operadors establerts a les zones B i C (més poblades i econòmicament més atractives) i que tinguin més d'un determinat nombre de línies d'inspecció en aquestes zones (4 o més), l'obligació d'establir estacions d'ITV en les comarques de la zona A, d'acord amb l'ordenació resultant de la ràtio de cobertura.

Ara bé, aquest sistema de ponderació territorial, tot i no contenir els greus elements distorsionadors de la planificació anterior, també planteja reptes en termes de competència.

Així, més enllà d'algunes dificultats pràctiques d'implantació que pot arribar a tenir aquest sistema (que és dinàmic i, variarà en funció de l'evolució de cada una de les comarques i la respectiva ràtio de cobertura en cada moment), el cert és que es tracta d'un mecanisme que interfereix clarament en l'àmbit de decisió propi dels operadors d'ITV, condicionant-los l'estratègia empresarial a través de la imposició d'una espècie d' "obligació de servei públic" en la zona A. Els operadors només podran créixer i ampliar el negoci a les zones B i C si prèviament han establert les corresponents estacions d'ITV en les comarques de la zona A, segons l'ordenació marcada per la ràtio de cobertura en cada moment.

De fet, aquest sistema podria comportar-se com una barrera al creixement; així, podria succeir que alguns operadors decidissin no ampliar la seva capacitat en la prestació dels serveis d'ITV mitjançant noves línies d'inspecció en les zones B i C, o que decidissin no entrar al mercat en les zones B i C amb més de 3 línies, pels costos econòmics addicionals que els suposaria assumir les inversions necessàries per a l'establiment d'una nova estació d'ITV a la zona A. Com a conseqüència d'això (és a dir, del no creixement en nombre de línies d'inspecció tant en línies addicionals en estacions ja existents com via l'establiment de noves estacions), la competència entre les diferents estacions situades a les zones B i C també se'n veuria afectada, ja que molt probablement seria menor a la socialment desitjable, amb els corresponents perjudicis pels usuaris

- Zona B, integrada per les següents comarques: Alt Camp, Alt Empordà, Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Camp, Baix Penedès, Garraf, Garrotxa, Gironès, Moianès, Osona, Pla de l'Estany, Segrià, Selva, Tarragonès i Baix Empordà.

- Zona C, integrada per les següents comarques: Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental.

[20] Ràtio de cobertura del servei (RC) = (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies d'inspecció).

[21] A banda d'aquestes condicions de ponderació territorial, l'annex 1 de l'avantprojecte de llei també especifica altre condicions aplicables a les estacions d'ITV, relatives a instal·lacions mínimes, equipament i dies i horaris de prestació del servei, diferents en funció de la concreta zona on es trobi ubicada.

d'aquests serveis (especialment, major dificultat a l'hora de trobar cites disponibles i un major temps d'espera, i probablement uns preus més elevats pels serveis d'ITV).

Alhora, no es pot obviar que el mecanisme de ponderació territorial previst en l'avantprojecte de llei podria comportar l'establiment d'un sistema de subsidis creuats entre estacions d'ITV d'un mateix operador, de manera que les estacions més rendibles econòmicament (ubicades en les zones B i C) sufragarien les més deficitàries.

En definitiva, si bé el sistema és menys restrictiu que l'actualment vigent, cal tenir present que les condicions de ponderació territorial per a la implantació d'estacions d'ITV fixes previstes a l'avantprojecte de llei, com s'ha exposat, tampoc és neutra en termes de funcionament competitiu del mercat. Així mateix, tot assumint l'interès públic en què el servei d'ITV sigui accessible a tot el territori i, en aquest sentit, evitar l'existència de zones del territori desateses (previsiblement, les menys densament poblades), l'ACCO considera que caldria haver valorat detingudament altres alternatives regulatòries com, per exemple l'establiment d'un sistema d'incentius per als operadors per tal que s'estableixin en determinades zones de manera voluntària o la prestació del servei per part de l'administració pública, directament o indirectament, en aquelles zones on es detecta una clara necessitat del servei que no és proveït per la iniciativa privada, en tractar-se d'alternatives que poden atendre igualment l'interès públic perseguit (cobertura del servei a tot el territori) presentant menor alteració de les condicions de competència en el mercat.

### 3.2.2. Règim previst per a les estacions d'ITV mòbils

L'article 4.3 de l'avantprojecte de llei preveu un règim d'accés a l'activitat diferent per a les estacions d'ITV mòbils. Així, en lloc d'un règim d'accés lliure condicionat a l'obtenció d'una autorització (complint, això sí, amb les condicions de ponderació territorial esmentats), la prestació del servei en estacions d'ITV mòbils es reserva a l'operador o operadors que resultin adjudicataris del corresponent contracte de concessió de serveis, preferentment, o mitjançant qualsevol altra de les formes de gestió directa o indirecta per a la prestació de serveis públics previstes a la normativa[22].

L'opció per aquest règim, en lloc del règim previst per a les estacions d'ITV fixes, es fonamentaria en el fet que tracta d'un servei d'interès general que cal garantir i que, per a les característiques pròpies d'aquest servei, el mercat (és a dir, la iniciativa privada) podria no tenir prou interès en proveir, si el règim d'accés a l'activitat fos el mateix que el previst per a les estacions d'ITV fixes. Per tant, per tal d'assegurar una mínima rendibilitat als operadors, l'avantprojecte de llei opta per reservar o assignar en exclusiva la prestació del servei d'ITV mòbil en una determinada zona a un concret operador.

Addicionalment, l'avantprojecte de llei també defineix les característiques principals d'aquest règim (articles 17 a 22 i annex 2), de les quals es destaquen, per les implicacions que poden presentar en termes de competència, les següents:

- Es divideix el territori de Catalunya en dues zones de prestació del servei d'ITV en estacions mòbils (article 17.3 i annex 2)[23], de manera que cal considerar que aquestes

[22] Article 4.3: "*La prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbil és realitzada, en règim d'autorització administrativa, per l'entitat o entitats adjudicatàries del corresponent contracte de concessió de serveis, o mitjançant altres fórmules de gestió directa o indirecta de prestació de serveis previstes a la normativa*".

L'article 18 regula alguns aspectes del procediment d'adjudicació del servei d'ITV en estacions mòbils.

[23] A l'annex 2 es defineixen aquestes dues zones de prestació:

dues zones són les que seran objecte del contracte de concessió de serveis o el que correspongui.

- Es vincula la possibilitat de participar en el concurs públic que s'organitzi al fet de ser titular d'una estació d'ITV fixa ubicada a Catalunya, amb línies d'inspecció de tipus universal (article 4.5 i article 19, lletra c). Per tant, només els operadors que disposin d'estacions fixes autoritzades a Catalunya podran concórrer al concurs que s'organitzi.

- Així mateix, en cas que s'opti pel règim de concessió de serveis, es fixa que el contracte tindrà una durada de 10 anys a comptar des de la data de l'adjudicació del concurs públic, incloses les pròrrogues (article 18.3).

L'ACCO, en general, es mostra favorable als règims d'intervenció de les activitats basats en el lliure accés, en el marc del qual els diversos operadors competeixin entre sí amb l'objectiu d'oferir uns millors serveis per als consumidors i usuaris, tant en termes de preu i qualitat com d'altres factors, i en el qual no s'estableixin reserves d'activitat o exclusivitats a favor d'un o diversos operadors predeterminats. Ara bé, no desconeix l'existència de certes fallades de mercat (per exemple, la no prestació del servei d'ITV en estacions mòbils, imprescindible per a unes concretes tipologies de vehicles que no poden desplaçar-se o que no resulta convenient que es desplacin, en zones geogràfiques poc rendibles i, per tant, probablement poc interessants per a la iniciativa privada) que pot justificar un cert grau d'intervenció pública. De fet, en la contribució a la consulta pública prèvia a l'elaboració d'aquest avantprojecte de llei, l'ACCO ja va reconèixer aquesta circumstància, però alhora va posar de manifest la seva recança en relació a l'assignació en exclusiva de determinats territoris.

En el cas d'aquest servei, l'opció de l'avantprojecte de llei és reservar la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils només a uns concrets operadors, els quals seran seleccionats mitjançant un concurs públic (per tant, sotmès, si s'opta per una concessió de serveis o una altra forma de gestió indirecta del servei, a la normativa de contractació pública) i que, un cop seleccionats com a adjudicataris, prestaran el servei en exclusiva en una determinada zona geogràfica. En aquest supòsit, com és característic de la contractació pública, la competència en el mercat se substituirà per la competència pel mercat, de manera que els diferents operadors interessats rivalitzaran per a l'obtenció del contracte, però un cop aquest s'hagi adjudicat, el mercat restarà tancat fins a la propera licitació i no podrà entrar cap altre operador, cas que estigués interessat en prestar el servei d'ITV mòbil.

Així doncs, ateses aquestes implicacions en matèria de competència, hauria estat desitjable que la unitat impulsora hagués realitzat una anàlisi de les diverses alternatives possibles (per exemple, valorar la possibilitat d'incentivar o subvencionar la prestació del servei d'ITV mòbil allà on fos

- Zona Nord, integrada per les següents comarques: Vall d'Aran, Alta Ribagorça, Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Alt Urgell, Cerdanya, Noguera, Solsonès, Berguedà, Ripollès, Segarra, Bages, Moianès, Osona, Garrotxa, Alt Empordà, Pla de l'Estany, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Maresme, Selva, Gironès i Baix Empordà.

- Zona Sud, integrada per les següents comarques: Segrià, Pla d'Urgell, Urgell, Garrigues, Conca de Barberà, Anoia, Alt Camp, Baix Penedès, Alt Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelonès, Terra Alta, Ribera d'Ebre, Priorat, Baix Camp, Tarragonès, Baix Ebre i Montsià.

necessari –quan la iniciativa privada no cobrís la demanda)[24] i determinar així el règim d'intervenció administrativa del servei més conforme amb els principis de bona regulació econòmica.

En qualsevol cas, havent optat per aquest sistema, a continuació s'efectuen una sèrie de consideracions sobre alguns dels aspectes que afecten la regulació del procediment per a l'adjudicació de la concessió de serveis (o si s'optés, per exemple, per un contracte de serveis) prevista a l'avantprojecte de llei, les quals també poden ser considerades com a recomanacions a tenir en compte a l'hora de dissenyar el concret concurs públic per a l'adjudicació del contracte:

(i) D'una banda, tot i que es divideix el territori de Catalunya en dues zones geogràfiques, el text de l'avantprojecte de llei no especifica que cada una d'aquestes zones conformi un lot o que dins de cada zona, puguin establir-se diferents lots. En aquest sentit, caldria garantir la divisió en lots del contracte que, d'altra banda, constitueix la regla general prevista a la LCSP, com a mecanisme que afavoreix la concurrència d'operadors a les licitacions i, molt especialment, de les PIMES. Així mateix, com ha manifestat l'ACCO en anteriors ocasions, els plecs no haurien ni de limitar la possibilitat que un mateix operador presentés ofertes per als diferents lots ni tampoc limitar el nombre de lots dels quals pogués resultar adjudicatari si efectivament és qui ha presentat la millor oferta.

(ii) D'altra banda, es considera poc respectuós amb els principis de concurrència a les licitacions i no discriminació limitar o restringir la participació al concurs públic només als operadors econòmics que disposin d'estacions d'ITV fixes ubicades a Catalunya, sense que aquesta restricció es trobi degudament justificada en base als principis de necessitat, proporcionalitat i mínima distorsió.

Establir aquesta vinculació entre estació fixa i mòbil comporta que, per exemple, operadors que no tenen capacitat econòmica per entrar en el mercat dels serveis d'ITV en estacions fixes tampoc puguin fer-ho en el mercat dels serveis d'ITV en estacions mòbil, on els costos, per exemple, d'infraestructura seran presumiblement molt inferiors. Per tant, l'ACCO recomana l'eliminació d'aquest requeriment per poder participar en la futura licitació del servei d'ITV mòbil, atès que per garantir la solvència tècnica dels operadors del servei d'ITV mòbil no és necessari establir una vinculació amb la prestació del servei d'ITV mitjançant estacions fixes. Una actuació en aquesta línia recomanada per l'ACCO contribuiria a introduir majors pressions competitives al mercat, de les quals es podrien beneficiar els consumidors i usuaris d'aquest servei.

(iii) Finalment, per l'efecte de tancament de mercat que comporta l'adjudicació i, per tant, la reserva del servei a favor d'un determinat operador durant la vigència de tot el contracte, es recomana revisar el termini concessional de 10 anys previst a l'avantprojecte de llei. En aquest sentit, caldria justificar l'establiment d'aquest termini, atesa la naturalesa del concret servei a prestar i la recuperació de les inversions realitzades per part dels operadors. En termes de competència, cal que tancament de mercat que es produeixi amb l'adjudicació i, per tant, la restricció que se'n deriva, es limiti al mínim possible, vinculada directament amb els terminis d'amortització/vida útil (incloent els mercats secundaris) dels béns que s'ordenen per a la prestació del servei i no excedint els mateixos.

[24] De la lectura dels documents de l'expedient d'elaboració de l'avantprojecte de llei als quals ha tingut accés l'ACCO no consta que s'hagi dut a terme aquesta anàlisi d'alternatives.

L'objectiu final d'aquestes recomanacions és que el concurs públic que s'efectuï per a l'adjudicació del contracte, sigui el màxim respectuós possible amb els principis de concurrència, no discriminació i igualtat de tracte entre els licitadors, i salvaguarda de la lliure competència, entre altres, nuclears del nostre sistema de contractació pública[25], amb l'objectiu últim d'afavorir un mercat dinàmic que benefici de la ciutadania, doncs recordem que es tracta d'un servei obligatori per tots aquells que disposin de vehicle propi, amb independència de la seva capacitat financera.

### 3.2.3. Dret d'adquisició preferent a favor dels antics concessionaris

La Disposició addicional cinquena de l'avantprojecte de llei estableix un dret d'adquisició preferent a favor dels antics concessionaris dels béns afectats al servei de les estacions d'ITV que han de ser objecte d'alienació onerosa. Concretament:

> *"Els antics concessionaris que operen les estacions a què fan referència les disposicions addicionals tercera i quarta[26] d'aquesta Llei, tenen un dret d'adquisició preferent, en relació amb l'alienació onerosa dels béns afectats al servei, de conformitat amb la normativa de patrimoni.*
>
> *Un cop publicats els corresponents plecs i en el termini de 30 dies des de la publicació en la que ha de figurar el preu de sortida i les altres condicions essencials de la transmissió, els titulars de les concessions afectades podran comunicar la seva decisió d'exercir el dret d'adquisició preferent i el seu compromís de continuar prestant el servei d'acord amb el que estableix aquesta llei i el que estableixin els corresponents Plecs. La instrucció dels procediments se subjectarà als principis de publicitat, transparència, concurrència i objectivitat, i els titulars de les concessions afectades gaudiran de prioritat respecte de les ofertes dels altres licitadors, sempre que igualin el preu i condicions de la millor oferta presentada".*

En termes generals, l'establiment d'un dret d'adquisició preferent (que, en aquest concret cas, s'articula com un dret de tanteig) a favor d'uns determinats operadors és considerat com un tracte discriminatori difícilment justificable en termes de competència i atorga un clar avantatge a uns concrets operadors. Els beneficiaris d'aquest tipus de dret podrien continuar gaudint d'uns béns determinats i, en aquest sentit, podrien continuar prestant els serveis sense haver d'efectuar les importants inversions en infraestructura que hauria de realitzar un nou operador que volgués entrar en el mercat. Per tant, podríem afirmar que l'establiment d'un dret d'adquisició preferent trenca, per principi, la neutralitat competitiva en el mercat.

Addicionalment, en aquest cas, les implicacions en termes de competència d'aquest dret d'adquisició preferent a favor dels antics concessionaris d'algunes de les estacions d'ITV a

[25] L'ACCO ha valorat, en relació al futur procediment per a l'adjudicació del contracte, aquells aspectes que es troben continguts a l'avantprojecte de llei. Tanmateix, existeixen molts altres aspectes que caldria tenir en compte a l'hora de dissenyar el procediment que podrien plantejar reptes en termes de concurrència i competència (per exemple, solvències, criteris de valoració de les ofertes, etc.). Per aquest motiu, l'ACCO ofereix el seu suport tècnic a la unitat responsable d'aquest futur procediment per, amb caràcter previ a la publicació de la licitació, resoldre qualsevol dubte o qüestió que en termes de competència puguin sorgir al respecte.

[26] La Disposició addicional tercera fa referència a les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV provinents de les antigues concessions, els béns immobles de les quals són propietat dels antics concessionaris. Aquestes estacions d'ITV (19 estacions) es troben pendents de reversió des de l'any 2006 i es preveu que, un cop finalitzat el procediment de reversió previst, siguin objecte d'alienació onerosa.

La Disposició addicional quarta es refereix a les estacions fixes d'ITV que presten actualment el servei d'ITV propietat de la Generalitat de Catalunya; es tracta d'estacions d'ITV (3 estacions, que agrupen un total d'11 línies d'inspecció) en les quals no és necessari cap procediment de reversió, perquè són de propietat de la Generalitat, però que també seran objecte d'alienació onerosa.

A les estacions d'ITV provinents de les antigues concessions contemplades a la disposició addicional segona no se'ls aplicaria aquest dret d'adquisició preferent perquè els béns immobles no les quals no són propietat dels antics concessionaris i, per tant, no poden ser objecte, primer, de reversió i, després, posterior alienació onerosa.

Catalunya són encara més significatives ja que impliquen atorgar un clar avantatge a favor d'uns operadors titulars d'unes concessions finalitzades des de l'any 2006 i que, des d'aleshores (és a dir, durant gairebé 18 anys), han pogut continuar gaudint de l'ús d'uns béns i drets pendents de revertir o que eren de titularitat pública[27], i tot això, sense que consti una justificació específica en termes de necessitat i proporcionalitat en la documentació que ha estat examinada per l'ACCO que pugui avalar aquesta mesura.

Per tant, per l'ACCO, caldria suprimir aquest dret d'adquisició preferent a favor d'alguns dels antics concessionaris, difícilment justificable des d'una perspectiva de competència i de funcionament de mercat.

Supletòriament, si es manté aquesta disposició addicional, per l'ACCO seria recomanable que l'alienació onerosa dels béns de les antigues concessions s'articulés mitjançant un procediment de subhasta a mà alçada. D'aquesta manera es garantiria, d'una banda, un procediment de concurrència competitiva, en el qual participés el major nombre possible d'operadors potencialment interessats en adquirir els béns i, de l'altra, l'obtenció del màxim benefici econòmic per a la Generalitat, tant si l'adquirent fos un nou operador com si es tractés d'un antic concessionari que igualés la millor oferta presentada. Addicionalment, aquest mecanisme permetria reduir els esmentats efectes anticompetitus derivats de la preferència establerta pels antics concessionaris.

#### 3.2.4. Tracte diferenciat a favor dels antics concessionaris en relació al compliment de les obligacions

Més enllà de l'establiment del dret d'adquisició preferent analitzat en l'apartat anterior, l'avantprojecte de llei també preveu un règim particular per als antics concessionaris (i en alguns casos, distingint també entre aquests mateixos operadors) respecte el compliment de les obligacions previstes amb caràcter general a la norma:

(i) D'una banda, alguns d'aquests operadors (els autoritzats en virtut del concurs del 2012 –DA 1a- i els antics concessionaris que no són propietaris dels béns immobles on s'ubiquen les estacions d'ITV i que pagaran una contraprestació econòmica a la Generalitat –DA 2a-) es troben sotmesos a un termini estricte d'1 any per tal d'adaptar-se als requisits i obligacions establerts a l'avantprojecte de llei, transcorregut el qual sense que es produeixi l'adaptació es deixaria sense efecte l'autorització de l'estació d'ITV.

En canvi, la resta d'antics concessionaris, titulars de les estacions d'ITV pendents de reversió i els que presten el servei en estacions propietat de la Generalitat – DA 3a i 4a-,

[27] Sobre la possibilitat d'establir un dret d'adquisició preferent a favor de les antigues concessionàries, cal recordar el que va manifestar l'ACCO en el marc de la consulta prèvia a l'elaboració de l'avantprojecte de llei. Així, "*abans d'introduir o augmentar el grau de competència en aquest mercat, resulta imprescindible donar solució a la situació actual, segons la qual els tres operadors que van accedir al mercat en règim de concessió continuen gaudint de béns i drets que són patrimoni de la Generalitat i/o d'altres administracions públiques, i que haurien d'haver estat revertits.*

*Aquesta situació trenca la neutralitat competitiva respecte els dos operadors que van accedir al mercat a través d'un concurs, atès que aquests operadors no disposen dels avantatges, en termes de costos, dels quals sí disposen els altres tres operadors, en gaudir dels béns i drets de la Generalitat i/o d'altres administracions públiques. De no revertir-se els béns i drets, també suposaria un important avantatge competitiu en relació amb els potencials entrants al mercat*

*Així doncs, com a primer pas per introduir un major grau de competència en el mercat dels serveis d'ITV a Catalunya, cal corregir el desequilibri actual, sense que les mesures adoptades suposin cap mena d'avantatge per als operadors que actualment gaudeixen dels béns i drets de les concessions que no han estat revertits, ni qualsevol tipus de discriminació respecte dels potencials entrants*" (el subratllat no consta a l'original).

no es troben sotmesos a cap obligació d'adaptació dins un termini preestablert ni, per tant, es preveu cap conseqüència jurídica davant la manca d'adaptació a la norma dins un termini determinat.

(ii) D'altra banda, s'eximeix les estacions provinents de les antigues concessions (per tant, als operadors titulars de les mateixes) del compliment de determinats requisits. En concret, segons les disposicions addicionals 2a, 3a i 4a de l'avantprojecte de llei, si aquestes estacions no disposen de línies d'inspecció de tipus universal ni de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes abans de l'entrada en vigor de la norma, restaran exemptes del compliment d'aquesta obligació[28].

Així doncs, l'avantprojecte de llei estableix un tractament diferenciat pel que fa el compliment de les obligacions previstes a la norma, a favor dels operadors titulars de les estacions que provenen de les antigues concessions (amb les seves particularitats, com hem vist). Com en el cas del dret d'adquisició preferent, des d'una perspectiva de competència, aquest tracte diferenciat comporta un clar avantatge competiu a favor d'aquests operadors, en detriment dels operadors autoritzats l'any 2012 i els nous operadors que vulguin entrar al mercat de les ITV, ja que aquells no hauran de fer front als costos de les inversions i altres despeses necessàries per a l'adaptació de llurs estacions d'ITV als requeriments previstos a l'avantprojecte de llei, el qual s'afegeix a l'avantatge derivat de la possibilitat de poder continuar prestant els serveis en aquelles instal·lacions.

Examinada la documentació a la qual ha tingut accés l'ACCO, no s'ha trobat cap motiu que justifiqui l'establiment d'aquest tracte diferenciat entre operadors provinents de les antigues concessions i la resta pel que fa al compliment de les obligacions previstes a l'avantprojecte de llei. Per aquest motiu, es recomana la revisió d'aquests aspectes i, en definitiva, evitar l'establiment d'un tracte diferenciat entre operadors injustificat.

Per exemple, pel que fa al termini previst per al compliment de les obligacions, el qual no aplica en el supòsit de les estacions que han de ser objecte d'alienació onerosa, l'avantprojecte de llei podria per establir un termini d'adaptació a iniciar en el moment en què efectivament s'hagi dut a terme la transmissió patrimonial de l'estació. Pel que fa l'obligació de disposar de línies d'inspecció de tipus universal o boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes, caldria valorar per quins concrets motius no és possible el compliment de l'obligació, si són realment aplicables a totes les estacions d'ITV provinents de les antigues concessions i, en tot cas, preveure mecanismes de compliment alternatiu en cas que efectivament fos impossible adaptar les instal·lacions.

### 3.2.5. Règim d'incompatibilitats dels operadors de serveis d'ITV

L'article 6 de l'avantprojecte de llei estableix el règim d'incompatibilitats del servei d'ITV. Així, "*la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles per part dels operadors de la ITV, així com per part del seu personal directiu i personal tècnic d'inspecció, és incompatible amb el desenvolupament, directament o mitjançant altres entitats vinculades, d'activitats tècniques, comercials, financeres o assessorament que puguin afectar la independència i influir en el resultat de les inspeccions o tràmits que es realitzin*". Addicionalment, estableix que certes activitats són directament incompatibles amb la prestació del servei d'ITV. Concretament:

- Transport terrestre per carretera.

[28] Respecte els boxes per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes, l'exempció també és aplicable a les estacions autoritzades en virtut del concurs efectuat l'any 2012 i que, per tant, no provenen de les antigues concessions (DA 1a).

- Comerç de vehicles automòbils.
- Construcció, reformes i reparació i manteniment de vehicles automòbils.
- Assessorament i gestió administrativa de tràmits relacionats amb l'àmbit de l'automoció.

Des d'una òptica de competència, l'establiment d'un règim d'incompatibilitats constitueix, en general, una restricció a l'exercici de les activitats econòmiques i, per tant, cal que el mateix estigui justificat en base a raons o motius d'interès general, siguin necessari i proporcional.

Tot i que de la lectura de la documentació de l'expedient d'elaboració de l'avantprojecte de llei que consta publicada no es desprenen quins són els motius o raons que justificarien l'establiment d'un règim d'incompatibilitats, el cert és que el mateix respondria a la necessitat de garantir la plena objectivitat i independència en la tasca inspectora, ateses les importants implicacions que aquesta té en termes de seguretat i en el fet que, en darrera instància, la responsabilitat sobre el correcte desenvolupament de la mateixa recau en l'autoritat pública.

En aquesta línia, la Directiva 2014/45/UE (considerants 32 i 34 i articles 12.2 i 13.4) imposa als centres d'inspecció l'obligació de garantir l'objectivitat i l'alta qualitat de les proves d'inspecció tècnica que duguin a terme, i subratlla la importància de la independència en el desenvolupament de les tasques per part de les persones inspectores, la valoració de les quals no pot veure's afectada per conflictes d'interès.

Per tant, cal reconèixer que aquests motius podrien justificar l'establiment de certes limitacions al desenvolupament d'algunes activitats per part dels operadors o les estacions d'ITV, però hauria de tractar-se de limitacions idònies o adequades per a l'assoliment d'aquests objectius i, sobretot, proporcionades. Tanmateix, no consta que s'hagi dut a terme aquesta anàlisi sobre la necessitat i la proporcionalitat.

En aquesta anàlisi tampoc es pot obviar que la Directiva dona llibertat als estats membres a l'hora d'articular un sistema d'ITV que garanteixi els requisits d'objectivitat i independència; de fet, reconeix que aquests "*deben poder imponer requisitos en materia de separación de actividades o permitir que un organismo privado efectúe simultáneamente inspecciones técnicas y reparaciones de vehículos, incluso en un mismo vehículo siempre que el órgano de supervisión haya determinado que se satisfacen las condiciones de mantenimiento de un alto nivel de objetividad*" (considerant 34), de manera que no necessàriament hauria d'imposar-se un sistema rígid d'incompatibilitats mentre s'articulessin mecanismes que garantissin adequadament l'objectivitat i l'alta qualitat en les inspeccions així com la independència del personal inspector.

Ara bé, la norma mitjançant la qual es va transposar la Directiva a l'ordenament jurídic estatal, va optar per, d'una banda, imposar una separació d'activitats i, de l'altra, deixar a criteri dels òrgans competents l'establiment o no d'un règim d'incompatibilitats. En aquest sentit, l'article 13.4 del Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles (en endavant, RD 920/2017) estableix que:

> *"Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y del régimen de incompatibilidades que pueda establecer el órgano competente para organizar las funciones y servicios de inspección técnica, la estación ITV no podrá formar parte de entidades legales ni tener vinculación con entidades legales separadas, cuya actividad sea:*
>
> *a) Transporte por carretera.*
>
> *b) Comerció de vehículos automóviles*"

A l'apartat 7 d'aquest mateix article precisa un seguit d'obligacions de les estacions d'ITV i, en aquest sentit, estableix que no podran dur-s'hi a terme tasques de reparació, transformació o manteniment de vehicles. Es tracta, però, d'una obligació imposada a la concreta estació d'ITV, no a l'operador titular el qual, per exemple, també podria prestar serveis de de reparació i manteniment de vehicles automòbils.

És evident, doncs, que el règim d'incompatibilitats previst a l'article 6 de l'avantprojecte de llei és més estricte o restrictiu que el previst al RD 920/2017. Tot i que la norma estatal permeti als "òrgans competents" determinar un règim específic d'incompatibilitats, aquesta circumstància no obsta al fet que l'avantprojecte de llei imposa una restricció a l'exercici de determinades activitats. Per tant, des d'una òptica de promoció de la competència, seria recomanable que la unitat impulsora de l'avantprojecte de llei efectués una anàlisi més exhaustiva sobre la necessitat i la proporcionalitat de les diverses incompatibilitats imposades i, en el seu cas, valorés la possibilitat d'establir un sistema més flexible (o menys restrictiu) però que, alhora, garantís l'objectivitat, l'alta qualitat i la independència del personal inspector en el desenvolupament de les seves tasques.

### 3.2.6. Millores en termes de qualitat normativa

Finalment, l'ACCO considera pertinent efectuar un parell de consideracions amb l'objectiu de contribuir a la millora de la qualitat normativa de l'avantprojecte de llei:

(i) En primer lloc, l'article 7 de l'avantprojecte de llei manté el règim de tarifes màximes per a la prestació dels serveis d'ITV, tant respecte les que es realitzen en estacions fixes com per les que fan en estacions mòbils. Tot i que no es desprèn directament de la lectura d'aquest article, en la memòria d'avaluació d'impacte (pàg. 17) s'assenyala que el nou règim comportarà, com a novetat, la possibilitat que, per sota d'aquestes tarifes màximes, cada operador pugui determinar les tarifes aplicar en cada una de les estacions d'ITV de la seva titularitat, de manera que les estacions d'un mateix operador podran practicar preus diferents, en funció de les variables que estimin convenients i que els permetin ajustar-se a les condicions del mercat. Atès que suposa una novetat positiva en termes de competència respecte el règim actualment vigent, seria recomanable modificar el redactat de l'article 7 per tal que quedés clara possibilitat de determinar tarifes diferents per a cada estació d'ITV en el propi text legal.

Malgrat aquesta millora, l'ACCO s'ha mostrat tradicionalment crítica amb el règim de tarifes màximes aplicables a les estacions d'ITV. Així, en la contribució a la consulta prèvia, recomanava l'eliminació de la fixació de les tarifes màximes, atès el risc de convertir-se en preus de referència als quals els operadors s'adherissin. També es va assenyalar que el règim tarifari vigent contribuïa a què el grau de variabilitat de tarifes fos mínim, tant entre els diferents operadors com respecte del preu màxim establert per l'Administració, circumstància que s'agreujava pel fet que la normativa vigent obligava que els operadors establissin la mateixa tarifa a totes les seves estacions de Catalunya. Com a alternatives, proposava permetre la llibertat a l'hora d'establir els preus dels serveis d'ITV o bé optar per un règim de tarifes comunicades o de tarifes proposades pels operadors i aprovades per l'òrgan competent. Aquestes consideracions mantenen plenament la seva vigència.

(ii) D'altra banda, caldria revisar la definició de la ràtio de cobertura per comarques, que es fa a l'Annex 1, apartat 5, de l'avantprojecte de llei, i que determina un ordre de prioritats entre les comarques de la zona A (les menys atractives per a la iniciativa privada) on s'hauran

d'implantar les noves estacions d'ITV; és a dir, aquestes noves estacions s'han d'implantar en les comarques de la zona A amb una ràtio de cobertura més alta.

Segons s'indica, aquesta ràtio es defineix com: Ràtio de cobertura del servei (RC) = (Núm. vehicles censats) / (Núm. línies d'inspecció). Aquesta definició comporta que si una comarca actualment no compta amb cap línia d'inspecció (el divisor serà 0), el resultat sigui indeterminat, de manera que no serà possible establir un ordre concret entre aquestes comarques. Caldria, doncs, trobar un mecanisme alternatiu en aquests supòsits.

## 4. Conclusions

**Primera.-** L'ACCO valora positivament l'opció efectuada a l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'ITV a favor d'un sistema d'accés lliure, de manera que qualsevol operador econòmic que vulgui entrar al mercat català d'ITV podrà obtenir l'autorització corresponent i no es veurà sotmès, com succeeix actualment, a una planificació sectorial que ha comportat l'establiment d'un contingent màxim d'operadors.

En aquest sentit, l'avantprojecte de llei posarà fi a una greu situació de tancament de mercat sostinguda al llarg del temps i que ha provocat que només 5 operadors (els 3 antics concessionaris, des dels anys 80, més els 2 operadors autoritzats com a conseqüència del concurs efectuat l'any 2012) hagin pogut prestar els serveis d'ITV a Catalunya durant tots aquesta anys, amb els corresponents perjudicis tant en termes de funcionament competiu del mercat com en termes de benestar dels consumidors i usuaris.

**Segona.-** Més enllà d'aquesta valoració global positiva, existeixen certs aspectes de l'avantprojecte de llei presenten riscos en termes de competència i per tant, es fan propostes a fi de millorar des de la perspectiva que li correspon estudiar a l'ACCO. Així, per exemple, considera que les condicions de ponderació territorial imposades als operadors, si bé no tan gravoses com l'actual sistema de planificació sectorial, i que responen a l'objectiu de garantir la prestació del servei d'ITV a tot Catalunya, també distorsionen el funcionament competiu del mercat i, de retruc, poden perjudicar a consumidors i usuaris. En quest sentit, més enllà d'alterar l'estratègia empresarial de cada un dels operadors, aquestes condicions poden comportar, d'una banda, l'establiment de barreres al creixement de les empreses, dificultant l'ampliació del negoci a les zones més rendibles i, de l'altra, la creació d'un sistema de subsidis creuats entre estacions d'un mateix operador.

**Tercera.-** Així mateix, pel que fa el règim previst per a la prestació del servei d'ITV en estacions mòbils que, preferentment, serà objecte d'un contracte de concessió de serveis, l'ACCO efectua una sèrie de recomanacions a tenir en compte de cara la realització d'un procediment d'adjudicació plenament respectuós amb els principis de concurrència, no discriminació i igualtat de tracte entre els licitadors, i salvaguarda de la lliure competència. En aquest sentit: (i) es considera necessari garantir la divisió en los del futur contracte, com a mecanisme que afavoreix la concurrència dels operadors i, molt especialment, de les PIMES; (ii) s'aconsella eliminar la restricció de participació al concurs públic a favor dels operadors que disposen d'estacions d'ITV fixes ubicades a Catalunya, i finalment, (iii) es recomana reduir el termini concessional de 10 anys previst a l'avantprojecte de llei.

**Quarta.-** Pel que fa al règim particular previst a l'avantprojecte de llei per als antics concessionaris, l'ACCO considera injustificat preveure un dret d'adquisició preferent a favor de determinats operadors per a l'alienació onerosa dels béns reverits de les antigues concessions o de propietat de la Generalitat de Catalunya i, en aquest sentit, en recomana la supressió. Supletòriament, es proposa que l'esmentada alienació onerosa s'articulés mitjançant un procediment de subhasta a mà

alçada el qual garantiria, d'una banda, un procediment en concurrència competitiva i, de l'altra, l'obtenció del màxim benefici econòmic per a la Generalitat.

**Cinquena.-** En aquesta mateixa línia, es considera injustificat l'establiment d'un tracte diferenciat a favor dels antics concessionaris pel que fa el compliment de determinades obligacions, com ara la necessitat d'adaptació als requisits i condicions previstos a l'avantprojecte de llei dins un termini predeterminat, o l'exempció del compliment de l'obligació de disposar d'una línia d'inspecció de tipus universal o de boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes.

**Sisena.-** D'altra banda**,** s'aconsella la revisió del règim d'incompatibilitats per als operadors del servei d'ITV previst a l'avantprojecte de llei, valorant la possibilitat d'establir un sistema més flexible (o menys restrictiu) però que, alhora, garanteixi l'objectivitat, l'alta qualitat i la independència del personal inspector en el desenvolupament de llurs tasques.

**Setena.-** Finalment, s'aconsella la revisió de determinats aspectes amb l'objectiu de millorar la qualitat normativa del text. D'una banda, tot i mantenir la crítica que tradicionalment l'ACCO ha manifestat en relació amb el règim de tarifes màximes aplicables a les estacions d'ITV, recomana modificar el redactat de l'article 7 de l'avantprojecte de llei amb l'objectiu de clarificar, al text legal, la possibilitat de determinar tarifes diferents per a cada estació d'ITV . De l'altra, caldria revisar la definició de la ràtio de cobertura per comarques o trobar un mecanisme alternatiu per a les comarques que no disposen de cap línia d'inspecció, en les quals el resultat de la ràtio serà indeterminat i no permetrà establir un ordre concret entre comarques (necessari per determinar en quines comarques de la zona A s'han d'establir prioritàriament els operadors).

Barcelona, (vegeu la data de la signatura electrònica)

Susanna Grau i Arnau
Directora general

**Annex A.5**

**A.5.2 Comentaris i propostes de AGÈNCIA CATALANA DEL CONSUM.**

**NE/2024/02**

**Informe de l'Agència Catalana del Consum en relació amb l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), que està tramitant la Direcció General d'Indústria.**

El 21 de febrer de 2024 la Direcció General d'Indústria ha comunicat a l'Agència Catalana del consum que està tramitant l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

D'acord amb el que preveu l'article 50 bis de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, dins d'un termini màxim de deu dies hàbils, es realitzen les següents observacions:

**Primera.-** De forma prèvia, cal tenir en compte que si bé l'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles, hi ha una part de les relacions amb els usuaris d'aquests establiments que pertanyen a les relacions de consum, per la qual cosa, a banda de les obligacions establertes en aquest avantprojecte de llei, cal que es doni valor a les obligacions de les empreses vers les persones consumidores.

En concret les estacions d'ITV, a més de les activitats que li són pròpies i són competència de la Direcció General d'Indústria, dins de l'oferta de serveis que presten els operadors de les ITV s'ha de complir amb les obligacions establertes a la Llei 22/2010, de 20 de juliol, del Codi de Consum de Catalunya.

En el seu moment, l'Agència Catalana del Consum, va proposar algunes consideracions a la instrucció sobre les condicions mínimes de prestació dels serveis que es presten a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya que es va aprovar el 13 de març de 2023 ( RESOLUCIÓ EMC/941/2023, de 17 de març, per la qual es fa pública la Instrucció DGI 9/2023).

L'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) ha de garantir el compliment dels drets de les persones consumidores en les seves relacions de consum, com ara, informació de preus, drets lingüístics, fulls oficials de queixa, reclamació i denúncia, informació horària, utilització de números d'atenció telefònica gratuïts o de numeració geogràfica o mòbils estàndards, etcètera.

**Segona.-** Respecte als articles **7.4, 13 i 20** de l'avantprojecte de Llei, que es refereixen a les tarifes, taxes i impostos i a les obligacions dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions mòbils, l'ACdC proposa:

D'una banda, **fer una remissió al compliment de les obligacions establertes al Codi de consum de Catalunya pel que fa a les relacions de consum**, és a dir qualsevol relació establerta entre, d'una banda, empresaris, intermediaris o l'Administració com a prestadora de béns i serveis i, d'altra banda, les persones consumidores. Aquesta relació comprèn la informació, l'oferta, la promoció, la publicitat, la comercialització, la utilització, la venda, i el subministrament de béns i serveis, i també les obligacions que en derivin.

En concret s'ha d'afegir aquest precisió a l'Article 1. "Objecte" que ha de tenir la següent redacció:

> "L'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles, **sens perjudici del compliment dels requisits establerts a la Llei 22/2010, de 20 de juliol, del Codi de Consum de Catalunya i a la resta de normes sectorials que siguin d'aplicació a les relacions de consum"**

D'altra banda, es proposa **afegir a la norma i, en referència als articles esmentats** un article amb el contingut següent:

> "Quan els destinataris dels serveis de la ITV siguin persones consumidores tenen dret a rebre informació suficient i fàcilment accessible sobre els preus, les tarifes, les condicions de venda i els conceptes que incrementin el preu, abans d'adquirir el bé o contractar el servei o l'ús als punts de venda dels béns i als establiments de prestació de serveis."

Justificació: D'acord amb l'article 126-6 de la llei 22/2010, del Codi de consum de Catalunya, les persones consumidores tenen dret a rebre informació suficient i fàcilment accessible sobre els preus, les tarifes, les condicions de venda i els conceptes que incrementin el preu, abans d'adquirir el bé o contractar el servei o l'ús als punts de venda dels béns i als establiments de prestació de serveis. A banda d'aquests aspectes concrets, la normativa de consum és molt extensa i afecta de ple a les estacions d'ITV.

Director de l'Agència Catalana del Consum

**Annex A.5**

**A.5.3 Comentaris i propostes de INSTITUT CATALÀ DE LES DONES.**

**Identificació de l'expedient**

Informe EMT_037_2024, relatiu a l'expedient de sol·licitud d'informe d'impacte de gènere que el Departament d'Empresa i Treball ha fet arribar a aquest Institut en data 21/03/2024 sobre l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

**Normativa i polítiques sobre igualtat, transversalitat i interseccionalitat de la perspectiva de gènere**

*Àmbit internacional*

a) El **Conveni europeu de drets humans (1950)** del Consell d'Europa en el seu article 14 estableix la prohibició de discriminació: «El gaudi dels drets i de les llibertats reconeguts en el present Conveni ha d'ésser assegurat sense cap distinció, especialment per raó de sexe, raça, color, llengua, religió, opinions polítiques o altres, origen nacional o social, pertinença a una minoria nacional, fortuna, naixença o qualsevol altra situació».

b) La **Resolució «Mainstreaming the gender perspective into all policies and programmes in the United Nations System»** (A/52/3, 18 de setembre de 1997) d'Ecosoc de Nacions Unides, defineix la incorporació de la perspectiva de gènere com «el procés d'avaluació de les implicacions per a dones i homes de qualsevol acció prevista, inclosa la legislació, les polítiques o els programes, en tots els àmbits i tots els nivells».

c) L'**Agenda 2030 per al desenvolupament sostenible (2015)** de Nacions Unides insta els estats membres a desenvolupar un marc que transversalitzi la perspectiva de gènere en tots els nivells governamentals i parlamentaris.

d) El **Pla d'acció per a la promoció de la igualtat de gènere 2004** de la Decisió del Consell de Ministres de l'OSCE 14/04, emfasitza la necessitat de desenvolupar en profunditat i reforçar un procés continu i sostenible de transversalització de la perspectiva de gènere.

*Àmbit europeu*

a) Els articles 2 i 3.3 del **Tractat UE**, estableixen la no discriminació i la igualtat entre dones i homes com a valors comuns als Estats membres de la UE, i es formalitza el compromís de fomentar la igualtat de dones i homes.

b) Els articles 8 i 10 del **Tractat de Funcionament de la UE**, estableixen que, en totes les seves accions, la Unió Europea tindrà per objectiu eliminar les desigualtats de dones i homes, i promourà la seva igualtat.

c) L'**Estratègia d'Igualtat de Gènere 2020-2025** de la Unió Europea, és l'actual full de ruta per avançar en l'assoliment de l'equitat de gènere.

d) La Comunicació de la Comissió al Consell i al Parlament Europeu – **El Programa d'acció per a la transversalització de la igualtat de gènere en la cooperació de la Comunitat al desenvolupament** [COM (96) 67 final, del 21 de desembre de 1996], de la Comissió Europea, assumeix la transversalitat de gènere com a principi rector de totes les actuacions públiques en els següents termes: «Mobilitzar específicament totes les polítiques i les mesures generals per tal d'assolir la igualtat, tenint en compte de forma activa i oberta en la fase de planificació els possibles efectes sobre les respectives condicions, situacions i necessitats dels homes i de les dones».

*Àmbit estatal*

a) La **Llei Orgànica 3/2007, del 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes**, estableix la transversalitat de gènere com a principi d'actuació dels poders públics.

*Àmbit català*

a) L'**Estatut d'Autonomia de Catalunya**, als seus articles 4.3, 19, 41 i 153, quant al reconeixement i garantia dels drets de les dones i la igualtat d'oportunitats de les dones i els homes, i la transversalitat en la incorporació de la perspectiva de gènere i de les dones.

b) La **Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes**, desenvolupa els preceptes estatutaris en matèria d'igualtat de gènere i els drets de les dones i estableix mesures transversals en tots els ordres de la vida, amb la finalitat d'eradicar les discriminacions contra les dones. En relació amb la interseccionalitat, el preàmbul de la Llei preveu que s'han de tenir en compte també, a més de la discriminació per raó de sexe, altres aspectes com ara la discriminació múltiple i les situacions de desavantatge per raó d'ètnia, color, orígens ètnics i socials, característiques genètiques, llengua, religió, conviccions, opinions polítiques o de qualsevol altra mena, pertinença a una minoria, competències, naixement, discapacitat, edat, orientació sexual o nivell econòmic.

c) La **Llei 11/2014, del 10 d'octubre, per a garantir els drets de lesbianes, gais, bisexuals, transgèneres i intersexuals i per a erradicar l'homofòbia, la bifòbia i la transfòbia**, desenvolupa i garanteix els drets de lesbianes, gais, bisexuals, persones trans i persones intersexuals (LGBTI), estableix els principis orientadors de l'actuació dels poders públics i defineix les polítiques públiques que han de promoure la igualtat efectiva de les persones LGBTI.

d) La **Llei 17/2020, de 22 de desembre, de modificació de la Llei 5/2008, del 24 d'abril, del dret de les dones a eradicar la violència masclista** estableix els principis orientadors en les intervencions dels poders públics en aquesta matèria, incloent-hi una atenció i una reparació adequades a les dones que han patit violència masclista.

e) La **Llei 19/2020, del 30 de desembre, d'igualtat de tracte i no-discriminació**, estableix els principis i regula les mesures i els procediments per garantir i fer efectius el dret a la igualtat de tracte i a la no-discriminació, el respecte a la dignitat humana i la protecció davant qualsevol forma, acte o conducta de discriminació.

**Normativa sobre l'informe d'impacte de gènere**

i. Els projectes de disposicions reglamentàries que s'elaborin en l'àmbit competencial de l'Administració de la Generalitat han d'anar acompanyats sempre d'una memòria d'avaluació d'impacte de les mesures proposades que integri, com a mínim i entre d'altra documentació preceptiva, d'un informe d'impacte de gènere, tal i com estableix l'article 64 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

ii. L'article 3 lletra g) de la Llei 11/1989, del 10 de juliol, de creació de l'Institut Català de les Dones, en concordança amb el Decret 78/2023, d'11 d'abril, de reestructuració de l'Institut Català de les Dones, estableix que correspon a aquest Institut elaborar i emetre els informes d'impacte de gènere i, en tot cas, els informes a què fa referència, entre d'altres, l'article 64.3.d. de la Llei 26/2010, precitada, tràmit intern que es dona per completat amb aquest document.

**Normativa sobre l'ús no sexista ni androcèntric del llenguatge**

a) El principi vuitè de l'article 3 de la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, estableix que els poders públics, entre els quals s'inclou l'Administració de la Generalitat, han de fer un ús no sexista del llenguatge que eviti l'expressió de concepcions sexistes de la realitat i els usos androcèntrics i amb estereotips de gènere, i han de promoure un llenguatge respectuós amb les

dones, amb les minories i amb totes les persones en general en l'atenció personal i en tota la documentació escrita, gràfica i audiovisual.

b) La Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes, obliga els Poders Públics a implementar un llenguatge no sexista en l'àmbit administratiu i el seu foment a la totalitat de les relacions socials, culturals i artístiques (article 14.11).

c) La Guia d'usos no sexistes de la llengua en els textos de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, de l'any 2011, de la Direcció General de Política Lingüística, proposa una sèrie de solucions per evitar que aquests textos incloguin formes androcèntriques i generin disfuncions amb la normativa citada anteriorment.

**Anàlisi del text presentat**

Des del punt de vista material, la política que planteja el text té com objectiu l'aprovació del projecte de llei per la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

La inspecció tècnica de vehicles (ITV) forma part d'un sistema que vetlla per garantir que els vehicles que circulen per les vies públiques estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el temps en què aquests estiguin en ús. Amb aquest objectiu, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea van aprovar l'any 2014 la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

A Catalunya, mitjançant la llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, i el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprovava el reglament de desplegament de la Llei 12/2008 es va intentar definir el marc que havia de regular la xarxa d'ITV per assegurar una cobertura suficient a tot el territori però diverses sentències del Tribunal Suprem van declarar la nul·litat d'algunes de les propostes d'aquest ordenament i, en conseqüència el marc normatiu previs a la Llei 12/2008 no es va acabar implementant a Catalunya.

Tenint això en compte, s'elabora aquest avantprojecte de llei que té com a objectiu abordar una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'ITV a Catalunya que doni seguretat jurídica als operadors que actuen o volen actuar en aquest sector i que estableixi un model coherent i sense fissures i que s'adeqüi al marc normatiu europeu. Es tracta d'establir un model que atorgui llibertat d'elecció als usuaris, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que apliqui mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que redueixi les càrregues administratives injustificades

Aquesta nova regulació és necessària per dos motius principals. D'una banda, l'envelliment del parc de vehicles fa que el número de vehicles que ha de passar la inspecció tècnica de vehicles vagi en augment. De fet, segons dades del Consorci de Formació Professional d'Automoció, la mitjana d'anys del parc automobilístic català és de 12,5 anys. En aquesta situació, la prestació del servei d'ITV és encara més important ja que quan els vehicles són més vells, impacten més sobre la seguretat viària i medi ambiental. Aquest impacte sobre la seguretat viària queda reflectit a l'estudi Cotxes obsolets, risc real. Influència de l'antiguitat del parc automobilístic en l'accidentalitat (2011-2020) elaborat per la Fundació Línea Directa, segons el qual cada any moren 260 persones per causes directament relacionades amb l'antiguitat del vehicle i, en l'última dècada, 2.700 persones han perdut la vida en accidents relacionats amb la poca fiabilitat d'aquests vehicles.

Atès que l'apertura d'estacions d'ITV és el mateix des de fa més de 10 anys, cal un canvi normatiu en el sentit de permetre incrementar l'oferta del servei. D'altra banda, la situació d'emergència climàtica obliga a potenciar l'autoconsum energètic, cosa que no es pot fer a les estacions ITV sense la publicació d'una norma que reguli el règim jurídic de la prestació del servei d'ITV a Catalunya i que ho contempli com a requisit. Així mateix, cal que la normativa contempli l'increment de vehicles elèctrics i que empren el GLP o l'ús de combustibles alternatius com el biodièsel. A principis de l'any 2020, segons dades de l'Institut Català d'Energia hi havia a Catalunya més de 20.000 vehicles elèctrics, xifra que va en augment a l'actualitat.

La transversalitat de la perspectiva de gènere és un principi d'actuació que tots els poders públics han d'aplicar en les seves actuacions, a tots els nivells i a totes les etapes, reconeixent el valor que aporten dones i homes i aplicant de manera positiva els canvis necessaris per millorar la societat i respondre a les realitats, les oportunitats, les necessitats i les expectatives dels dos sexes (Principi Primer de l'article 3 de la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes).

La transversalitat de gènere té en compte els aspectes de gènere en totes les etapes del procés de planejament de les polítiques públiques. Aquest és un requeriment, com hem vist, recollit a la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, i també promogut per la Unió Europea per a tots els països membres a través del tractat d'Amsterdam de 1997, amb l'objectiu d'eliminar les desigualtats i de promoure l'equitat de drets entre dones i homes.

La transversalitat de gènere és l'estratègia que permet garantir la incorporació de la perspectiva de gènere sistemàticament en el disseny, la planificació i l'avaluació de les polítiques, disposicions i normes. Assegurar la perspectiva gènere requereix que no es tracti com una qüestió genèrica o accessòria de l'objecte principal de la norma o política

que es vol dur a terme, sinó que hi ha d'estar incorporada de manera transversal i implementada en totes les qüestions que aborda el text, formant-ne part genuïna.

Així mateix, l'eix 5 del Pla de Govern de la XIV legislatura persegueix assolir un país feminista fonamentat en la garantia dels drets humans. Per fer-ho, reconeix la necessitat que el govern garanteixi la incorporació de la perspectiva de gènere interseccional en totes les polítiques i els plans de recuperació i de rescat social, i de reforçar les polítiques d'igualtat de gènere en l'àmbit laboral. En conseqüència, els departaments de l'Administració de la Generalitat han d'incorporar l'esmentada perspectiva de gènere de forma transversal en el desplegament dels seus textos normatius, com és el cas de l'analitzat en aquest informe.

Tanmateix, des d'un punt de vista feminista el sector laboral de la mecànica i la reparació de vehicles, espai on tindrà incidència l'avantprojecte de llei per la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) cal dir que esdevingui un àmbits d'actuació prioritària per les polítiques públiques de gènere perquè les diferències i desigualtats entre dones i homes hi són molt evidents. Respecte d'això, d'acord amb les dades del dossier estadístic "Les dones a Catalunya 2022" elaborat per l'Observatori de la Igualtat de Gènere (OIG), només el 22,9% de les persones ocupades en la categoria professional d'operadores d'instal·lacions i maquinària, i muntadores són dones. A més, les dones només representen el 22,8% del sector de la maquinària, del material elèctric i del transporti, el 22% del sector del transport i emmagatzematge i el 36,7% del sector del comerç a l'engròs i la reparació de vehicles a motor i motocicletes. Per tant, encara estem lluny d'assolir la paritat en aquests sectors professionals i és convenient actuar per erradicar aquesta situació.

En conclusió, de la informació proporcionada- legislació aplicable, voluntat política del pla de Govern i dades dels àmbits d'actuació de la seva competència- s'extreu que donat que l'objectiu de l'avantprojecte de llei objecte d'aquest informe és aprovar la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) cal que aquest incorpori la perspectiva de gènere interseccional.

**Conclusions**

Així doncs, d'acord amb el que s'ha dit, l'Institut Català de les Dones efectua les aportacions següents respecte del projecte presentat a informe:

**PRIMERA**. Des d'un punt de vista formal, cal modificar diferents termes emprats al text per tal que aquest no presenti disfuncions amb la normativa a dalt esmentada sobre ús no androcèntric del llenguatge. Així:

1. On diu "titulars" ha de dir "**les persones titulars**".
2. On diu "als antics concessionaris" ha de dir "**a les antigues persones concessionàries**" o bé " **a l'antiga part concessionària**".
3. On diu "ferits" ha de dir "**persones ferides**".
4. On diu "usuaris" ha de dir "**persones usuàries**".
5. On diu "els seus titulars" ha de dir "**a les seves persones titulars**".
6. On diu "passatgers" ha de dir "**persones**".
7. On diu "l'interessat" ha de dir "**persona interessada**" o bé "**la part interessada**".
8. On diu "el superior jeràrquic" ha de dir **" el o la superior jeràrquic**".
9. On diu " a tercers" ha de dir "**a terceres parts**" o bé a "**terceres persones**".
10. On diu "els adjudicataris" ha de dir " **a la part adjudicatària**" o bé "**a les persones adjudicatàries**".
11. On diu "dels altres licitadors" ha de dir "**a les altres persones licitadores**"
12. On diu "l'operador" ha de dir "**la part operadora**" o bé "**la persona operadora**".

**SEGONA.** Des d'un punt de vista material, en aplicació del principi de transversalitat recollit al Principi Primer de l'article 3 de la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes, i que té l'objectiu de millorar les condicions de vida de les dones i, alhora, transformar la construcció social de les desigualtats de gènere, es proposen les modificacions següents:

1. Afegir l'articulat necessari perquè consti a l'article 4 "Règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles" i allà on s'escaigui el següent:

- **Quant a la informació sobre les persones físiques la documentació recollirà les dades desagregades per sexe (dona/home) i per identitat de gènere (dona/home/persona no binària**) segons les indicacions de la guia Introduint la perspectiva de gènere interseccional a les estadístiques. Guia teoricopràctica.

2. Afegir l'articulat necessari perquè consti a l'article 8 "Condicions tècniques de prestació dels servei d'inspecció tècnica de vehicles" el següent:

- **Les mesures específiques per a prevenir, detectar i intervenir en la comissió de delictes i altres conductes contra la llibertat sexual i la integritat moral a la feina i l'ocupació. En aquest sentit, les empreses hauran de tenir protocols d'abordatge i prevenció de l'assetjament sexual i l'assetjament per**

**raó de sexe, inclosos els comesos en l'àmbit digital de conformitat amb l'article 48 de la Llei Orgànica 3/2007, de 22 de març i la Llei 5/2008, de 24 d'abril, del dret de les dones a eradicar la violència masclista.**

3. Afegir l'articulat necessari perquè consti a l'article 9 " Suspensió de les autoritzacions del servei d'inspecció tècnica de vehicles" el següent supòsit:

- **L'haver estat o ser objecte de sancions administratives fermes o de sentències fermes condemnatòries per haver exercit o tolerat pràctiques laborals considerades discriminatòries per raó de sexe o de gènere.**

4. Afegir l'articulat necessari perquè consti a l'article 12 " Requisits dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes" els següents requisits:

- **Complir amb l'obligació de respectar la igualtat de tracte i d'oportunitats en l'àmbit laboral i, amb aquesta finalitat, adoptar mesures destinades a evitar qualsevol tipus de discriminació laboral entre dones i homes. En el cas de les empreses incloses en els apartats 2, 3 i 4 de l'article 45 de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva entre homes i dones, hauran d'elaborar i aplicar amb caràcter obligatori un pla d'igualtat i inscriure en el registre públic competent el pla d'igualtat negociat i elaborat de conformitat amb el Reial Decret 901/2020.**

- **Amb la finalitat de garantir l'aplicació efectiva del principi d'igualtat de tracte i no discriminació en matèria retributiva entre dones i homes, les empreses han d'integrar i aplicar el principi de transparència retributiva. Aquest principi, s'ha d'aplicar, com a mínim, i tal i com s'estableix al Reial Decret 902/2020, de 13 d'octubre, d'igualtat retributiva entre dones i homes, a través dels següents instruments: registre retributiu (obligatori per a totes les empreses), auditoria retributiva (obligatòria per a les empreses que elaboren un pla d'igualtat), sistema de valoració de llocs de treball (exigible a les empreses que elaboren un pla d'igualtat) i dret d'informació de les persones treballadores (segons les directrius de la Recomanació de la Comissió Europea de 7 de març de 2014 i l'article 5 de l'esmentat RD 902/2020).**

- **Elaborar i aplicar un Protocol d'actuació per atendre l'assetjament o la violència contra les persones LGTBI , tal i com estableix la Llei 4/2023, de 28 de febrer, per a la igualtat real i efectiva de les persones trans i per garantia dels drets de les persones LGTBI. Les empreses també hauran de tenir un conjunt planificat de mesures i recursos per assolir la igualtat real i efectiva de les persones LGTBI.**

- **Fer un ús no sexista, no estereotipat ni androcèntric del llenguatge, que tingui en compte la diversitat, que sigui respectuós, no classista, ni racista, ni xenòfob, ni LGTBI-fòbic; que eviti qualsevol imatge discriminatòria de les dones o estereotips sexistes, i que fomenti valors d'igualtat, presència paritària, diversitat i coresponsabilitat.**

Èlia Soriano Costa
Directora executiva de l'Institut Català de les Dones

**Annex A.5**

**A.5.4 Comentaris i propostes de OFICINA DE GESTIÓ EMPRESARIAL.**

En data 21/02/2024 l'Oficina de Gestió Empresarial ha rebut comunicació on s'indica que, d'acord amb l'article 50bis de la Llei 26/2010, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, disposem d'un termini de 10 dies hàbils per efectuar els nostres suggeriments a l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

Així les coses, mitjançant el present document i dins del termini habilitat a l'efecte, formulem els següents suggeriments:

1. **Model de relació entre l'empresa i l'administració pública i dades obertes.**

La Llei 18/2020, de facilitació de l'activitat econòmica, preveu el model de relació entre l'empresa i les administracions públiques. Aquest model es basa en els principis de confiança mútua, la relació digital per defecte i l'aportació de dades una única vegada.

En l'article 7 de la Llei 18/2020 s'estableixen els deures de les administracions públiques per al compliment d'aquest model de relació. Dins d'aquests deures, entre d'altres, hi trobem l'eliminació de càrregues administratives, l'obligació d'oferir una eina de cerca guiada i d'establir una garantia d'accés dels titulars i les persones habilitades a totes les dades sobre la seva activitat i establiment, sempre amb l'objectiu d'aportació de dades una única vegada. Així mateix, s'estableix que cal fer possible la gestió electrònica integral dels procediments que afecten l'activitat econòmica, incloent el pagament electrònic de les taxes que puguin portar associades. Tot l'anterior sota el deure de mantenir la col·laboració i la coordinació entre les administracions públiques i amb l'objectiu d'oferir serveis proactius basats en la gestió i l'anàlisi de les dades aportades, que essencialment han de ser digitals.

Aquest model de relació entre l'empresa i l'administració pública que introdueix la Llei 18/2020 es veu desenvolupat en el Decret 131/2022, del Reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica. Aquest decret desenvolupa les eines necessàries per a l'aplicació d'aquest model de relació i estableix l'obligació de les administracions públiques d'impulsar serveis proactius i de suport a les persones emprenedores i persones titulars de les activitats econòmiques.

A més a més, l'article 15 del Decret 76/2020, d'Administració Digital, estableix que els sistemes d'intercanvi de dades han de preveure la interconnexió amb altres sistemes de dades obertes. Així mateix, per l'Acord de Govern 158/2023, de 25 de juliol, s'aprova el model de govern de dades, on es preveuen les bases de l'intercanvi de dades, dels sistemes de dades obertes i de la interoperabilitat.

De la lectura de l'Avantprojecte de Llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, se'n desprenen el següent punt:

- L'article 2 estableix com a un dels àmbits d'aplicació de la Llei "Les persones físiques i jurídiques que tramiten expedients administratius a les estacions d'inspecció tècnica de vehicles."

- L'article 5 preveu entre les funcions dels operadors de la ITV la de resoldre els expedients presentats pels usuaris dels tràmits administratius que han de gestionar els operadors de la ITV d'acord amb la normativa aplicable, i amb les instruccions tècniques de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**Com a operadors autoritzats administrativament, quan es col·loquen en aquesta posició on ostenten la potestat de resoldre, estan operant com una administració pública i, per tant, en la resolució d'aquests tràmits administratius, quan els usuaris siguin empreses o professionals, s'hauria de donar compliment a tots els aspectes del model de govern de dades i model de relació entre l'empresa i l'administració pública i garantir aspectes com ara l'ús de mitjans electrònics, la interoperabilitat, la proactivitat i l'aportació de dades una única vegada mitjançant la integració amb el Directori d'empreses, registres i establiments previst en la disposició addicional cinquena de la Llei 18/2020 i als articles 13 i següents del Decret 131/2022.**

Vista la previsió de la Disposició addicional següent:

> Sisena  Canal electrònic
>
> D'acord amb el que estableix la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica, així com el Decret 131/2022, de 5 de juliol, del reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica, tots els procediments i tràmits que regula aquesta Llei es tramitaran íntegrament pel canal electrònic i s'han d'iniciar i gestionar a través de l'Àrea privada de Canal Empresa https://canalempresa.gencat.cat/ca/inici/, portal únic per a les activitats econòmiques i de la Finestreta Única Empresarial on, amb identificació electrònica prèvia, des de l'àrea privada, els titulars de les activitats poden fer el seguiment de tots els seus expedients iniciats i poden consultar les estacions i els registres associats, garantint que només s'hagi de presentar la documentació i aportar les seves dades una única vegada.
>
> Tots els procediments i tràmits inclosos en aquesta Llei s'hauran de gestionar mitjançant els models normalitzats disponibles al portal únic per a les activitats econòmiques, i en cas que la presentació no es faci per aquesta via, se'n rebutjarà l'entrada.

Es proposa per a una millor comprensió i facilitat en el desplegament de de la Llei, desagregar el text segons l`àmbit d'aplicació al que van referits els procediments i tràmits que regula la Llei.

Igualment es proposa fer previsió del compliment del model de Dades obertes de la Generalitat de Catalunya, d'acord amb el punt 2.c de l'article 2 del Decret  76/2020, de 4 d'agost, d'Administració digital.

La proposta de nou redactat d'aquesta disposició addicional és:

> Sisena  Canal electrònic
>
> 1. D'acord amb el que estableix la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica, així com el Decret 131/2022, de 5 de juliol, del reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica, tots els

procediments i tràmits que regula aquesta Llei que hagin de fer els operadors que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles, es tramitaran íntegrament pel canal electrònic i s'han d'iniciar i gestionar a través de l'Àrea privada de Canal Empresa https://canalempresa.gencat.cat/ca/inici/, portal únic per a les activitats econòmiques i de la Finestreta Única Empresarial on, amb identificació electrònica prèvia, des de l'àrea privada, els titulars de les activitats poden fer el seguiment de tots els seus expedients iniciats i poden consultar les estacions i els registres associats, garantint que només s'hagi de presentar la documentació i aportar les seves dades una única vegada.

Aquests procediments i tràmits s'hauran de gestionar mitjançant els models normalitzats disponibles al portal únic per a les activitats econòmiques, i en cas que la presentació no es faci per aquesta via, se'n rebutjarà l'entrada.

2. El model de relació amb els titulars de l'activitat econòmica previst en la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica, s'ha d'estendre a tots els procediments i tràmits que regula aquesta Llei que hagin de fer les persones físiques i jurídiques que tramiten procediments administratius davant les estacions d'inspecció tècnica de vehicles.
3. Els sistemes d'intercanvi de dades entre l'administració competent en l'àmbit de la seguretat industrial i els operadors de les ITV han de complir les previsions sobre sistemes de dades obertes del Decret 76/2020, de 4 d'agost, d'Administració digital.

En el text de l'Avantprojecte es parla de les instruccions tècniques, que es defineixen com aquelles especificacions elaborades amb la finalitat d'explicitar o facilitar l'aplicació de la normativa en matèria de ITV. Així, es planteja la creació d'una instrucció tècnica on s'hi facin constar aquelles obligacions que l'operador de ITV haurà de complir quan actuï des d'un paper d'Administració pública, i on hi constin totes les característiques del model de relació, així com també aquelles relatives al model de govern de les dades. En la formulació i redacció d'aquesta instrucció tècnica, es poden organitzar les reunions que s'estimin pertinents amb l'Oficina de Gestió Empresarial, com a responsable d'impulsar les previsions contingudes a la Llei 18/2020 i Decret 131/2022.

## 2. Obligació de resoldre

Com ja s'ha avançat, l'article 5 de l'Avantprojecte de Llei preveu la funció de resoldre els expedients presentats pels usuaris dels tràmits administratius. Tanmateix, si es revisa l'article 13 que preveu les obligacions dels operadors del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes, i l'article 20 que preveu les obligacions per a les estacions mòbils, no s'hi fa constar com a obligació la resolució d'aquests expedients presentats pels usuaris dels tràmits administratius. Així doncs, l'atorgament d'aquesta funció hauria de comportar l'obligació de resoldre.

Cristina Pruñonosa

Gerent de l'Oficina de Gestió Empresarial

**Annex A.6**

**Text de l'avantprojecte vist en el Consell Tècnic de 17 d'abril de 2026.**

**Llei XX/2026, de XX de XXX, de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

**Preàmbul**

**I**

La inspecció tècnica de vehicles (ITV) forma part d'un sistema que vetlla per garantir que els vehicles que circulen per les vies públiques estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el temps en què aquests estiguin en ús. Amb aquest objectiu, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea van aprovar l'any 2014 la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

D'altra banda, en l'àmbit estatal, la ITV està regulada pel Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, que estableix els requisits mínims del règim d'inspeccions tècniques dels vehicles que es facin servir per circular per la via pública i que, així mateix, determina els requisits i les obligacions mínimes que han de complir les estacions d'ITV.

Per tant, la finalitat del servei d'inspecció tècnica de vehicles és detectar les deficiències tècniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària i afectar al medi ambient, i comprovar que es mantenen les condicions exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o adaptació. Aquesta activitat es duu a terme mitjançant dos tipus d'actuacions: les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles i la gestió de diferents tipus de tràmits administratius d'ITV, com és el cas dels canvis de servei o d'ús dels vehicles, com a conseqüència de la reforma dels vehicles o bé com a requisit previ per a la seva matriculació en determinades circumstàncies.

En general, les inspeccions tècniques periòdiques, així com les tramitacions administratives d'ITV, tenen caràcter obligatori per a les persones titulars dels vehicles. Aquest caràcter obligatori trasllada a les administracions públiques competents la responsabilitat de vetllar perquè el servei es presti adequadament i d'assegurar la qualitat dels serveis que s'ofereixen.

L'existència d'una infraestructura d'inspecció tècnica de vehicles que doni un adequat servei a les necessitats dels diferents tipus d'usuaris, tant particulars com professionals, és essencial per a què no tingui un impacte negatiu en l'economia del teixit productiu. És per això que aquesta llei preveu mesures específicament adreçades a millorar les condicions del servei als àmbits professionals que utilitzen vehicles per desenvolupar la seva activitat econòmica. També es preveuen mesures per augmentar, millorar i estendre l'oferta als usuaris particulars d'aquest servei, que és àmpliament la part més important de la demanda.

El règim de prestació 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 de Catalunya va optar en els seus inicis, l'any 1982, per l'externalització del servei d'inspecció de vehicles en

entitats privades, i va escollir, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

Amb la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, es va substituir la figura de la concessió per l'autorització administrativa d'entitats operadores externes. Aquest règim d'autorització, que es va desenvolupar en el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual es va aprovar el reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, es va definir en el marc d'una planificació territorial i d'una sèrie de restriccions i limitacions, amb l'objectiu d'assegurar una cobertura suficient a tot el territori de la xarxa d'inspecció i per promoure la competència.

El Decret 45/2010, de 30 de març, va aprovar el Pla territorial de noves estacions d'ITV de Catalunya per al període 2010-2014, i mitjançant l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, es va obrir la convocatòria i es van aprovar les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'ITV, previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març.

L'any 2016, el Tribunal Suprem va anul·lar dos dels requisits previstos en el Decret 30/2010, de 2 de març, per tal d'obtenir l'autorització corresponent: en concret, l'article 74, que establia un límit màxim de quota de mercat del 50%, i l'article 75, que establia l'existència d'una distància mínima entre les estacions d'una mateixa entitat operadora, per entendre que aquestes dues exigències eren contràries a la llibertat d'establiment que recull l'article 49 del Tractat de funcionament de la Unió Europea (TFUE), atès que no va quedar demostrada ni la necessitat ni la proporcionalitat d'aquestes dues mesures.

A més, el Tribunal Suprem també va declarar la nul·litat de l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, en la mesura que aquesta Ordre aplicava els requisits que preveia el Decret 30/2010, de 2 de març, que havien quedat anul·lats.

Addicionalment, la STS 870/2016, de 29 de març de 2016, també va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010, de 2 de març, que efectuava una adjudicació de patrimoni públic a les antigues entitats concessionàries en la mesura que se'ls mantenia el gaudi dels béns i drets derivats de les concessions anteriors. Atès que les entitats operadores provinents de les antigues concessions estaven obligades a pagar a la Generalitat de Catalunya una contraprestació econòmica per l'ús dels béns i drets de les antigues concessions, el Tribunal Suprem també va anul·lar, mitjançant la STS 983/2016, de 4 de maig de 2016, l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, per la qual es va regular la contraprestació econòmica per l'ús per part de les entitats operadores titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles dels béns i drets revertits de les antigues concessions administratives.

Finalment, el Pla territorial de noves estacions, a partir del qual es convoquen els concursos de noves estacions d'ITV, ha perdut la seva vigència, ja que el Decret 45/2010, de 30 de març, que el va aprovar, definia la seva temporalitat per al període 2010-2014.

Per tant, el marc normatiu derivat de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, no es va acabar implementant a Catalunya i la situació del model que va definir l'esmentada norma, és d'estancament, atès que ha quedat qüestionada la continuïtat de la prestació del servei d'ITV a Catalunya, ja que, d'una banda, els agents operadors autoritzats d'acord amb el concurs convocat per l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, tenen anul·lada l'autorització, i, d'altra banda, els antics agents operadors autoritzats en el nou règim tenen anul·lat el gaudi de l'ús dels béns i drets de les concessions anteriors per dur a terme les tasques d'inspecció, de forma que, actualment, la seva actuació es fonamenta en la disposició addicional novena de la Llei 2/2021 de la llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, la qual va habilitar, amb caràcter excepcional i transitori, els agents operadors que presten actualment el servei d'inspecció tècnica de vehicles, i que van ser autoritzats d'acord amb el que disposava el Decret 30/2010, del 2 de març, per tal que continuessin prestant el servei en les mateixes condicions durant tot el període de temps imprescindible i necessari per a concloure els procediments de reversió que es regulen a la pròpia disposició i fins que entri en vigor el nou sistema d'habilitació de les estacions d'ITV que resulti de l'aprovació pel Parlament de la llei que reguli amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Pels motius explicitats anteriorment, l'obertura de noves estacions d'ITV està congelada des de fa més de deu anys, i aquesta circumstància, juntament amb l'envelliment del parc de vehicles fa que el nombre de vehicles que ha de passar la ITV vagi en augment. Cal, doncs, un canvi normatiu que doni estabilitat al marc regulador d'aquesta activitat de prestació del servei d'ITV al mateix temps que permeti incrementar l'oferta del servei. En aquest sentit, l'objectiu últim d'aquesta llei és abordar una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'ITV a Catalunya i que doni seguretat jurídica als agents operadors que actuen o volen actuar en aquest sector mitjançant l'establiment d'un model coherent que s'adeqüi al marc normatiu europeu

En aquest sentit, la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, estableix que la inspecció tècnica de vehicles és una activitat sobirana que necessàriament han de dur a terme els estats o els organismes públics o privats sota la seva supervisió. En conseqüència, la inspecció tècnica de vehicles es defineix com un servei d'interès general relacionat amb el transport, que té com a objectius assegurar que els vehicles estiguin en bones condicions, des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient, durant tota la seva vida útil, i, a la vegada, prevenir els riscos associats a les deficiències de seguretat dels vehicles que incideixen negativament en la seguretat viària i poden contribuir a accidents de trànsit amb ferits i víctimes mortals.

Aquest caràcter de funció pública del servei d'inspecció tècnica de vehicles fa que aquest no es pugui deixar del tot a les eventualitats del mercat. És imprescindible tenir en consideració les característiques del mercat i dels serveis d'inspecció. En primer lloc, en general, aquests serveis no es demanen voluntàriament, sinó només perquè són imposats per les disposicions legals vigents en matèria de seguretat industrial. Les conseqüències d'un accident poden desbordar els titulars de les fonts de risc, afectar terceres persones que no han intervingut en la decisió preventiva i, en determinades circumstàncies, el nombre de persones afectades pot ésser molt

elevat: això justifica que siguin serveis de caràcter obligatori. En segon lloc, les persones que demanen aquests serveis sovint no tenen la capacitat d'avaluar-ne la qualitat. Tot això obliga l'Administració que ha de garantir la seguretat industrial a intervenir-hi molt activament, de manera que la competència entre els operadors no afecti la qualitat de les inspeccions.

Això s'ha tingut present a l'hora de regular, en aquesta llei, el règim jurídic d'aquestes activitats, atès que resulta del tot necessari garantir la universalitat de la prestació del servei, precisament pel seu caràcter de servei públic, i ha de prestar cobertura a tot el territori de Catalunya i a totes les tipologies de vehicles existents. Així, el règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés, i s'han definit aquells requisits necessaris per a obtenir l'esmentada autorització, que es consideren imprescindibles per a garantir el valor públic de la seguretat i una bona prestació del servei. Un d'ells és el compliment d'una sèrie de condicions de ponderació territorial que es defineixen a l'annex 1 precisament per a assegurar que la prestació d'aquest aquest servei d'ITV es reparteix proporcionalment per tot el territori català, evitant que es concentri específicament en la zona metropolitana i més poblada deixant sense cobertura les zones més allunyades del centre, la qual cosa implicaria un desavantatge evident per a la població del territori.

D'altra banda, la cobertura del servei d'ITV per als vehicles que, per les seves característiques especials, no poden accedir normalment a les estacions fixes d'ITV, s'assegura mitjançant la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en unitats mòbils, el qual serà assumida pels agents operadors que resultin adjudicataris del contracte de serveis que serà convocat a l'efecte.

D'altra banda, la situació d'emergència climàtica obliga a potenciar l'autoconsum energètic, cosa que no és possible a les actuals estacions d'ITV, per la qual cosa és també necessària la publicació d'una norma que reguli el règim jurídic de la prestació del servei d'ITV a Catalunya i que el prevegi com a requisit.

En definitiva, es tracta d'establir un model que atorgui llibertat d'elecció a les persones usuàries, que cobreixi les necessitats dels sectors econòmics que utilitzen vehicles en el seu desenvolupament productiu, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que minimitzi l'impacte ambiental amb l'aplicació de mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que permeti una adaptació àgil a les circumstàncies del sector, per minimitzar les càrregues a les persones usuàries, i fer que el servei sigui el més eficaç possible.

II

Aquesta Llei s'estructura en quatre títols, cinc disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria, quatre disposicions finals i tres annexos.

El títol primer conté les disposicions generals sobre el servei d'inspecció tècnica de vehicles, de manera que en regula l'objecte, l'àmbit d'aplicació, les definicions de terminologia específica en el context de la norma, el règim de prestació del servei d'ITV, les funcions de les entitats

operadores de la ITV, el règim d'incompatibilitats del servei d'ITV, les condicions i les característiques de les tarifes aplicables a les actuacions relacionades amb la prestació del servei d'ITV, les condicions tècniques de prestació del servei d'ITV, els requisits i obligacions que han de complir els agents operadors del servei d'ITV, així com les condicions d'universalitat del servei .

El títol segon estableix el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes, concretant el procediment d'autorització de les estacions d'ITV i les seves modificacions, les condicions de l'inici de l'activitat de les estacions fixes d'ITV, el procediment d'esmena d'incompliments dels requisits i obligacions, el procediment de suspensió cautelar de la prestació de l'activitat, el procediment pel cessament voluntari de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, així com els supòsits de revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions fixes i les seves conseqüències.

El títol tercer fixa el règim regulador de la inspecció tècnica de vehicles en unitats mòbils, establint les condicions de cobertura del servei d'ITV així com el procediment d'adjudicació del servei mitjançant la contractació administrativa corresponent.

El títol quart es dedica a la regulació del control i la supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV, i conté un primer capítol sobre la competència inspectora en el qual es detalla l'abast d'aquest control i supervisió administratiu així com la potestat inspectora, detallant-ne les facultats del personal inspector. El segon capítol d'aquest títol quart versa sobre la competència sancionadora i en regula els òrgans competents, els subjectes responsables, la classificació de les infraccions, les sancions aplicables, les multes coercitives, la prescripció de les infraccions i les sancions, l'afectació de les sancions així com un darrer precepte dedicat al tancament d'estacions fixes o inhabilitació d'unitats mòbils en situació il·legal

Les cinc disposicions addicionals relacionen quines són les estacions d'ITV existents en la data d'entrada en vigor de la llei i estableixen un procediment específic per l'adaptació al nou règim de prestació del servei d'ITV al qual es poden acollir aquells agents operadors que sol·licitin l'autorització per a prestar el servei d'ITV en les esmentades estacions fixes ja existents. D'altra banda, es preveuen les condicions d'exempció del compliment de la ponderació territorial que preveu l'Annex 1 pels agents operadors que presten el servei d'ITV en estacions fixes a l'entrada en vigor de la llei, es recull el dret d'adquisició preferent en el procediment d'alienació onerosa dels béns patrimonials que siguin revertits, de conformitat amb la normativa vigent en matèria de patrimoni de les administracions públiques i es determina que els procediments que regula aquesta Llei i que se substancien amb l'Administració de la Generalitat de Catalunya es tramitaran mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte al portal únic per a les activitats econòmiques Canal Empresa.

Les disposicions transitòries estableixen l'obligatorietat de la continuïtat de la prestació del servei per als agents operadors que presten el servei d'ITV en les estacions fixes existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei durant el termini de dos anys, fins que entrin en vigor les autoritzacions d'estacions fixes i, en el cas de les unitats mòbils, durant el període de 18 mesos,

o bé fins als 4 mesos posteriors a l'adjudicació del contracte de prestació del servei en unitats mòbils, si aquesta darrera data és anterior als esmentats 18 mesos.

Mitjançant les quatre disposicions finals, es modifica el text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny per tal d'adequar l'estructura de les taxes aplicables al servei d'ITV al nou règim de prestació; es modifica l'article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, relativa a l'exercici de la potestat sancionadora; s'habilita al conseller competent en matèria de seguretat industrial, d'acord amb el que disposa l'article 39 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat de Catalunya i del Govern per modificar per Ordre determinats aspectes continguts en la regulació d'aquesta llei;  i es determina l'entrada en vigor d'aquesta norma.

En els diferents annexos al text articulat, es concreten les condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes, les zones de prestació del servei d'ITV en les unitats mòbils, així com els imports i les condicions d'actualització de les fiances vinculades a les responsabilitats derivades de la revocació de les autoritzacions de la prestació del servei d'ITV en estació fixa o bé l'incompliment de les condicions establertes al contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.

Aquesta llei es fonamenta en la competència exclusiva que la Generalitat té en matèria d'indústria, d'acord amb l'article 139.1 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que inclou la seguretat dels vehicles, com a producte industrial que pot produir impacte en la seguretat o la salut de les persones, i que pretén garantir la inspecció tècnica de vehicles, i respecta, al mateix temps, la competència que l'article 149.1.21 de la Constitució reconeix a l'Estat en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. D'altra banda, també s'empara en l'article 144 de l'Estatut, relatiu al medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció.

Aquesta disposició ha estat sotmesa al procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de regles relatives als serveis de la societat de la informació que estableix la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlament europeu i del Consell, de 9 de setembre de 2015.

## Títol I. Disposicions generals

Article 1
Objecte
L'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Article 2
Àmbit d'aplicació
Aquesta Llei és aplicable a les persones físiques o jurídiques que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya.

Article 3
Definicions
Als efectes del que disposa aquesta Llei i la normativa que la desplega, s'entén per:
a) ITV: acrònim d'inspecció tècnica de vehicles.
b) Servei d'ITV: servei d'interès general que té per objecte la realització de les inspeccions tècniques de vehicles i els tràmits administratius d'ITV, a fi de garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, d'acord amb el que preveu la normativa i la reglamentació tècnica específica.
c) Agent  operador de la ITV: agent de la seguretat industrial autoritzat per a la prestació del servei d'ITV. Les persones físiques o jurídiques autoritzades s'inscriuen d'ofici al Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC).
d) Estació fixa d'ITV: conjunt d'elements que integren l'immoble i equipament necessari per exercir el servei d'ITV ubicats en un establiment fixe.
e) Unitat mòbil d'ITV: equipament per exercir el servei d'ITV de forma itinerant i vinculat a una estació fixa d'ITV.
f) Línia d'inspecció: conjunt d'instal·lacions i equips mínims definits a la normativa tècnica vigent i que s'identifica per un fossat i un frenòmetre. Les línies d'inspecció autoritzades poden ser de tipus universal i de tipus lleuger.
g) Línia de tipus universal: línia d'inspecció equipada per poder dur a terme inspeccions tècniques a tot tipus de vehicles, excepte aquells que per les seves dimensions no poden accedir a l'interior de l'establiment.
h) Línia de tipus lleuger: línia d'inspecció equipada per poder dur a terme inspeccions tècniques a vehicles de fins a 3.500 kg de massa màxima autoritzada.
i) Inspecció tècnica del vehicle: conjunt d'exàmens documentals, visuals i tècnics que tenen per objecte comprovar que el vehicle es apte per la seva utilització en la via pública per ser conforme amb les característiques de seguretat i de protecció del medi ambient exigides i obligatòries.
j) Verificació del taxímetre: conjunt d'exàmens administratius, visuals i tècnics que tenen per objecte comprovar i confirmar que es mantenen les característiques metrològiques aplicables als aparells taxímetres, que s'hi mantenen els errors màxims permesos i que funcionen d'acord amb el seu disseny i reglamentació específica.
k) Tràmit administratiu d'ITV: és el conjunt d'actuacions administratives i/o tècniques que es realitzen a les estacions d'ITV relacionades amb les anotacions a la targeta d'inspecció tècnica de vehicles (targeta ITV) motivades per canvis de classificació de vehicles, reformes tècniques dels vehicles, així com l'expedició de noves targetes ITV de vehicles, en els casos que preveu la normativa vigent.
l) Condicions específiques de prestació del servei d'ITV: condicions que han de complir els agents operadors del servei d'ITV en la prestació d'aquest servei.
m) Tarifa del servei d'ITV: import econòmic que l'agent operador d'ITV percep per la prestació dels serveis d'ITV.
n) Tarifa màxima del servei d'ITV: import econòmic màxim que l'agent operador d'ITV pot percebre per la prestació dels serveis d'ITV. La tarifa màxima del servei d'ITV s'estableix per Instrucció tècnica de la persona titular de la direcció competent en matèria de seguretat industrial.

o) Tarifa fixa del servei d'ITV: import econòmic que l'agent operador d'ITV ha de percebre per serveis d'ITV, quan així s'estableixi per Instrucció tècnica de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
p) Instruccions Tècniques: aquelles especificacions elaborades amb la finalitat d'explicitar o facilitar l'aplicació de la normativa en matèria de seguretat industrial i que es publiquen al DOGC. S'aproven per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial i s'actualitzaran de la mateixa manera. En el procés de redacció o modificació es dona publicitat per tal que els sectors afectats puguin fer propostes de millora.
q) Reglamentació tècnica: conjunt de regles reguladores de l'activitat de seguretat industrial, que s'inclouen dins la normativa reguladora de qualsevol rang i dins qualsevol disposició o acte administratiu, incloses les Instruccions Tècniques i resolucions dels òrgans competent en matèria de seguretat industrial.

Article 4
Règim de prestació del servei d'ITV.
1. El règim de prestació del servei d'ITV en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés.
2. L'obtenció de l'autorització no eximeix als agents operadors de l'obligació d'obtenir els permisos i llicències d'altres administracions públiques que siguin necessaris per construir o bé posar en funcionament l'estació d'ITV, i s'atorga sens perjudici del compliment d'altres normatives, especialment les relatives a la seguretat laboral, el consum, l'ordenació del territori i el medi ambient.
3. La prestació del servei d'ITV en unitats mòbils és realitzada pels agents operadors que resultin adjudicataris del contracte de serveis que serà convocat a l'efecte.
4. Es poden autoritzar estacions fixes per poder prestar el servei d'ITV dels vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya.
5. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles que integren la flota d'empreses de transports de passatgers de titularitat pública en estacions específicament creades a aquest efecte.
6. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV per realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima autoritzada superior a 3.500 kg.
7. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV per realitzar gestions de tràmits administratius d'ITV per qualsevol tipus de vehicle, i inspeccions tècniques i verificacions de taxímetres exclusivament a vehicles que prestin el servei de taxi.
8. Per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial es pot establir la prestació subsidiària del servei, de manera total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a l'efecte de garantir la universalitat del servei.

Article 5
Funcions dels agents operadors de la ITV
Els agents operadors del servei d'ITV tenen les funcions següents:
a) Dur a terme les inspeccions tècniques dels vehicles, sol·licitades per les persones titulars dels vehicles o requerides per les autoritats públiques, i emetre els certificats corresponents,

d'acord amb les Instruccions Tècniques dictades per la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
b) Resoldre les sol·licituds de tràmits administratius d'ITV que les persones usuàries presentin d'acord amb la normativa aplicable i amb les Instruccions Tècniques dictades per la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

Article 6
Règim d'incompatibilitats del servei d'ITV
Les persones físiques operadores, els socis i sòcies de la persona jurídica operadora, així com el personal directiu i la resta del personal que presta el servei d'ITV de l'agent operador, ha de complir el règim d'incompatibilitats previst a la normativa bàsica que regula el servei d'ITV.
Tampoc poden tenir participació directa o indirecta en les activitats següents:
a) Transport per carretera
b) Comerç de vehicles automòbils
c) Disseny, construcció, reformes i reparació i manteniment de vehicles automòbils.
d) Gestories administratives relacionades amb l'àmbit de l'automoció.
e) Companyies, mútues i persones professionals relacionades amb l'àmbit de l'assegurança dels vehicles automòbils.

Article 7
Tarifes del servei d'ITV
1. La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial ha d'establir, mitjançant una Instrucció Tècnica, l'estructura de les actuacions del servei d'ITV així com, si s'escau, les seves successives actualitzacions.
2. La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial pot establir, mitjançant Instrucció Tècnica, l'import de les tarifes aplicables als diferents tipus d'actuacions del servei d'ITV, d'acord amb l'estructura definida i, quan s'escaigui, les seves successives actualitzacions.
3. L'import de les tarifes, si escau, es determinarà en funció, entre d'altres, dels costos del servei i de l'evolució que tinguin. S'han de tenir en compte criteris de sostenibilitat i mediambientals, a fi de fomentar els objectius fixats davant l'emergència climàtica i ambiental declarada pel Govern de Catalunya.
4. Els agents operadors del servei d'ITV han de publicar les tarifes que apliquin a cada estació fixa o unitat mòbil d'ITV, pels mitjans que estableixi la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per Instrucció tècnica, als efectes de facilitar la llibertat d'elecció de les persones usuàries.

Article 8
Condicions específiques de prestació del servei d'ITV
1. Les condicions específiques de prestació del servei d'ITV es determinen per Instrucció Tècnica.
2. Aquestes condicions han d'incloure els aspectes següents:
a) Les condicions d'accés dels vehicles a les estacions fixes i a les unitats mòbils d'ITV.

b) Les condicions que han de complir les persones que condueixen els vehicles a les estacions fixes i unitats mòbils d'ITV.
c) Les condicions del sistema de concertació de cita prèvia.
d) Les condicions mínimes d'oferta dels serveis d'ITV que es presten.
e) Les condicions que s'han de complir en la gestió i la resolució dels tràmits administratius d'ITV.
f) Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els agents operadors d'ITV, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries.
g) Les condicions del sistema d'informació a les persones usuàries dels serveis prestats pels agents operadors d'ITV, amb referència als usos lingüístics i el respecte als drets lingüístics.
h) Les condicions del sistema de presentació i atenció de consultes, queixes i suggeriments pels serveis que presten els agents operadors d'ITV.
i) L'abast de l'activitat desenvolupada.
j) L'ús de les estacions fixes i de les unitats mòbils d'ITV, així com el desenvolupament d'activitats alienes a les actuacions autoritzades.
k) L'estructura de la carta de serveis de les estacions fixes i unitats mòbils d'ITV a disposició de les persones usuàries.
l) L'estructura de les actuacions del servei d'ITV.
m) La infraestructura del personal tècnic relacionat amb l'activitat inspectora del servei d'ITV
n) Qualsevol altre aspecte que l'òrgan competent consideri necessari per a la prestació del servei.

Article 9
Requisits que han de complir els agents operadors per a la prestació del servei d'ITV.
1. Els requisits generals que han de complir els agents operadors per prestar el servei d'ITV, són els següents:
a. Tenir l'acreditació, segons la norma UNE-EN-ISO 17020, com a organisme de tercera part en la ITV, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i les obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció i tràmits administratius d'ITV previstos en la normativa específica que regula la ITV.
b. Complir amb el règim d'incompatibilitats que preveu l'article 6 d'aquesta Llei.
c. Acreditar i justificar l'accés adequat a les estacions fixes i unitats mòbils tenint present els tipus de vehicles que poden ser inspeccionats d'acord amb l'abast de l'acreditació de l'ENAC.
d. Estar al corrent del compliment de les obligacions derivades de la finalització del règim de prestació del servei d'ITV que estava vigent amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, incloent aquelles que implica la reversió patrimonial dels béns que eren propietat de les concessionàries del servei i que han de ser inscrits a nom de la Generalitat de Catalunya i les compensacions econòmiques a favor de la Generalitat de Catalunya que es deriven de la reversió d'aquells béns que no eren propietat de les concessionàries.
e. Complir la resta de requisits, obligacions i condicions per l'activitat del servei d'ITV, establerts en la normativa aplicable.
2. Addicionalment, i com a requisits específics, els agents operadors que vulguin obtenir l'autorització per prestar el servei d'ITV en estacions fixes, han de complir els requisits següents:

a. acreditar la disponibilitat dels terrenys o de l'edificació on es pretén desenvolupar l'activitat
b. complir les condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que es defineixen en l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei, a excepció de les estacions fixes previstes als apartats 4, 5, 6 i 7 de l'article 4, les quals no requeriran el compliment previ de les condicions de ponderació territorial per ser autoritzades.
3. Addicionalment, i també com a requisit específic, els agents operadors que vulguin prestar el servei d'ITV en unitats mòbils, han de tenir com a mínim una estació fixa d'ITV autoritzada a Catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal.

Article 10
Obligacions dels agents operadors que presten el servei d'ITV
1. Les obligacions que han de complir els agents operadors que han de dur a terme la prestació del servei d'ITV, són les següents:
a. Mantenir el compliment dels requisits exigits als agents operadors del servei d'ITV per aquesta llei així com per la resta de normes sectorials aplicables.
b. Dur a terme els diferents tipus d'inspeccions tècniques de vehicles i altres tipus d'actuacions previstes a la normativa aplicable i a les Instruccions Tècniques aprovades per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, utilitzant els models i els documents establerts per Resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
c. Constituir i mantenir actualitzada, abans de l'inici de la prestació del servei d'ITV, les fiances necessàries per fer front a possibles responsabilitats derivades de la suspensió temporal o la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV, que es preveuen a l'annex 3.
d. Constituir la pòlissa de responsabilitat civil, aval o altra garantia equivalent, que cobreixi els riscos de la seva responsabilitat respecte els danys materials i personals a terceres persones per la quantia mínima que estableix la reglamentació tècnica aplicable i, quan s'escaigui, pel contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, abans de l'inici de l'activitat.
e. Complir les condicions de prestació del servei d'ITV que preveu l'article 8.
f. Adequar-se a la imatge i a les condicions d'identificació del servei d'ITV que s'estableixin per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
g. Adequar-se a les campanyes de difusió i promoció de la seguretat industrial que s'estableixin per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
h. Complir amb les condicions de sostenibilitat mediambiental d'acord amb l'apartat 2 de l'annex 1 d'aquesta Llei.
i. Exposar a les persones usuàries les tarifes que apliquin en cada moment.
j. Abonar a la Generalitat de Catalunya les taxes que corresponguin pels mitjans que estableixi per Resolució la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
k. Adherir-se al sistema arbitral de consum de Catalunya.

Article 11
Universalitat del servei d'ITV
1. El servei d'ITV està destinat a ser universal, prestant cobertura:

a) a tot el territori
b) a totes les tipologies de vehicles,.
c) a totes les tipologies d'inspeccions i tràmits administratius d'ITV, d'acord amb les condicions específiques de prestació del servei que preveu l'article 8
2. Per facilitar i garantir la prestació del servei d'ITV i la seva accessibilitat a la totalitat del territori, les comarques de Catalunya s'assignen a tres possibles zones de prestació del servei en estacions fixes i a dues possibles zones de prestació del servei en unitats mòbils, atenent a criteris objectius del cens del parc mòbil de vehicles existents i de dispersió geogràfica.

**Títol II. Servei d'ITV en estacions fixes**

Article 12
Procediment d'autorització d'estacions fixes d'ITV
1. Les persones físiques o jurídiques que vulguin exercir el servei d'ITV en estacions fixes i que compleixin els requisits exigibles han de sol·licitar a la direcció general competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya l'autorització administrativa per cadascuna de les estacions fixes en què desitgin operar, mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
2. L'òrgan competent per resoldre les sol·licituds d'autorització és la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
La Resolució d'autorització de les estacions fixes d'ITV ha de contenir:
a) Les dades que identifiquin l'agent operador de la ITV que presta el servei.
b) La ubicació de l'estació.
c) El nombre i la tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.
3. Aquesta Resolució s'ha de dictar en el termini màxim de sis mesos des de la presentació de la sol·licitud. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi emès resolució, la sol·licitud s'ha d'entendre estimada.
Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant l'òrgan superior jeràrquic.
4. La part dispositiva de la resolució que atorgui l'autorització de l'agent operador per a prestar el servei d'ITV en l'estació fixa, un cop sigui ferma, s'ha de publicar al web del departament competent en matèria de seguretat industrial.
5. L'efectivitat de la resolució d'autorització resta condicionada a l'emissió de l'acta favorable de posada en funcionament per part del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils.

Article 13
Inici de l'activitat de les estacions fixes d'ITV
1. Un cop autoritzat per prestar el servei d'ITV en una estació fixa mitjançant resolució ferma, l'agent operador ha de comunicar al servei competent en matèria de seguretat d'automòbils, amb una antelació mínima de 30 dies naturals, la data d'inici de la prestació del servei a l'estació fixa d'ITV autoritzada. En aquest període, aquest òrgan ha de comprovar el compliment dels requisits i obligacions que li són d'aplicació i emetre acta de posada en

funcionament d'estació fixa d'ITV. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi emès l'acta de posada en funcionament, l'agent operador podrà iniciar l'activitat en l'estació afectada.
2. Si es compleixen tots els requisits i obligacions, el servei competent en matèria de seguretat d'automòbils ha d'emetre acta de posada en funcionament d'estació fixa d'ITV amb resultat favorable. En cas contrari el resultat serà desfavorable.
3. Un cop emesa l'acta de posada en funcionament favorable, la part dispositiva de la Resolució que atorgui l'autorització de l'agent operador s'ha de publicar al DOGC.
4. Les persones físiques o jurídiques que obtinguin l'autorització per operar en estacions fixes d'ITV s'inscriuen d'ofici en el Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya (RASIC), anotant-hi les estacions fixes en què operen.
5. Quan l'agent operador disposi d'acta de posada en funcionament d'estació fixa d'ITV amb resultat favorable ha d'iniciar la prestació de l'activitat.

Article 14
Modificació de les dades d'inscripció dels agents operadors de la ITV al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya
1. Qualsevol modificació de les dades d'inscripció dels agents operadors de la ITV al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya de comunicar-se a l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
2. Si aquesta modificació implica l'incompliment dels requisits o obligacions recollits en aquesta llei, s'iniciaran els procediments administratius que correspongui.

Article 15.
Modificació de les autoritzacions de les estacions fixes d'ITV
1. Es requereix la modificació de l'autorització d'estacions fixes d'ITV quan canviïn el nombre i/o la tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.
2. L'agent operador d'una estació fixa que vulgui modificar l'autorització de l'esmentada estació ha de sol·licitar prèviament l'aprovació de les modificacions interessades mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte.
3. L'òrgan competent per resoldre l'aprovació o denegació de la modificació de l'autorització de l'estació fixa per la prestació del servei d'ITV sol·licitada, és la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
4. Aquesta resolució s'ha de dictar en el termini màxim de sis mesos des de la presentació de la sol·licitud. Transcorregut el termini sense que s'hagi emès resolució, s'ha d'entendre estimada la sol·licitud.
Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant l'òrgan superior jeràrquic.
5. La part dispositiva de la resolució que aprovi la modificació de l'autorització, un cop sigui ferma, s'ha de publicar al web del departament competent en matèria de seguretat industrial.
6. L'efectivitat de la resolució que aprovi la modificació resta condicionada a l'emissió de l'acta favorable de posada en funcionament per part del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils.
7. Un cop aprovada la modificació, l'agent operador ha de comunicar al servei competent en matèria de seguretat d'automòbils, amb una antelació mínima de 30 dies naturals, les modificacions efectuades. En aquest període, l'òrgan competent ha de comprovar el

compliment dels requisits i obligacions que li són d'aplicació i emetre acta de posada en funcionament de les modificacions de l'autorització de l'estació fixa d'ITV.
Transcorregut aquest termini sense que s'hagi emès l'acta de posada en funcionament, l'agent operador podrà posar en funcionament les modificacions aprovades.
8. Si es compleixen tots els requisits i obligacions que li són d'aplicació, el servei competent en matèria de seguretat d'automòbils ha d'emetre acta de posada en funcionament de les modificacions de l'estació fixa d'ITV amb resultat favorable. En cas contrari el resultat serà desfavorable.
9. La part dispositiva de la resolució que aprovi la modificació de l'autorització, un cop sigui ferma, s'ha de publicar al DOGC.
10. Les modificacions d'autoritzacions per operar en estacions fixes d'ITV s'anoten d'ofici en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC).

Article 16.
Procediment d'esmena d'incompliments dels requisits i obligacions dels agents operadors d'estacions fixes d'ITV
1. la persona titular del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils acordarà l'inici del procediment d'esmena davant la constatació de l'incompliment de qualsevol requisit o obligació en estacions fixes d'ITV.
2. Un cop notificat l'acord d'inici a l'agent operador titular de l'estació, aquest disposa d'un termini màxim de 1 mes per a esmenar l'incompliment detectat.
3. L'òrgan competent per dictar la resolució del procediment d'esmena és la persona titular de la direcció competent en matèria de seguretat industrial.
Aquesta resolució, que s'ha d'emetre en el termini de tres mesos des de l'inici del procediment, ha de decidir:
a) Si s'han esmenat tots els incompliments constatats, cas en el qual acordarà l'arxiu de l'expedient, així com el reinici de l'activitat si aquesta havia estat suspesa cautelarment, d'acord amb el que es disposa a l'article 17.
b) Si no s'han esmenat tots els incompliments constatats, cas en el qual es revocarà l'autorització de l'agent operador per prestar el servei d'ITV en l'estació fixa.
Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant l'òrgan superior jeràrquic. Un cop ferma, si la resolució acorda la revocació de l'autorització de l'agent operador d'ITV, se'n publicarà la part dispositiva al DOGC.
4. Aquest procediment és independent i compatible amb el procediment sancionador a què puguin donar lloc els incompliments constatats.

Article 17
Suspensió cautelar de la prestació de l'activitat d'ITV en estacions fixes.
1. L'inici de la tramitació del procediment d'esmena regulat en l'article anterior pot comportar la suspensió cautelar de la prestació de l'activitat de manera immediata si hi ha risc per a les persones, els béns o el medi ambient, si l'activitat està prohibida per l'ordenament jurídic o no pot complir els requeriments de la normativa. L'òrgan competent per acordar la suspensió cautelar de la prestació del servei d'ITV en una estació fixa és la persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial.

2. No obstant això, quan s'hagi produït un accident o en cas de risc greu per a la seguretat de les persones, la persona inspectora actuant pot suspendre la prestació del servei d'ITV d'acord amb el que disposa l'article 23.h. En aquest cas, caldrà que la persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial modifiqui, ratifiqui o aixequi la decisió de l'inspector mitjançant l'acord corresponent, en el termini màxim de 7 dies hàbils i que el servei competent en matèria de seguretat d'automòbils acordi l'inici del procediment d'esmena. En cas contrari, la interrupció acordada quedarà sense efecte.

Article 18
Cessament voluntari de prestació del servei d'ITV en estacions fixes.
1. L'agent operador titular d'una estació fixa d'IV que vulgui cessar en la prestació del servei ha comunicar-ho prèviament a l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial amb una antelació mínima de 3 mesos, mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte, i ha d'acreditar que la xarxa d'estacions resultant de l'agent operador, després de l'aturada de l'activitat, compleix amb les condicions de ponderació territorial establertes en aquesta llei.
2. Quan s'escaigui, l'adaptació de la xarxa d'estacions de l'agent operador a les condicions de ponderació territorial que es recullen a l'annex I , ha de ser prèvia al cessament de l'activitat en les estacions fixes d'ITV afectades. En cas contrari, es podran incoar els procediments administratius corresponents.
3. El cessament voluntari de l'activitat de prestació del servei d'ITV en estacions fixes comporta la revocació d'ofici de la resolució d'autorització mitjançant Resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, així com la inscripció d'ofici de la baixa corresponent al Registre d'Agents Industrial de Catalunya.

Article 19
Revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions fixes.
1. L'òrgan competent per resoldre la revocació de les autoritzacions de prestació del servei d'ITV en estacions fixes és la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Aquesta revocació pot acordar-se:
- en la resolució que posi fi al procediment d'esmena regulat a l'article 16
- en la resolució que posi fi a un procediment sancionador per infracció molt greu
- en la resolució dictada com a conseqüència del cessament voluntari en l'activitat per part de l'agent operador
3. La revocació acordada en la resolució d'un procediment d'esmena o en un procediment sancionador suposa la pèrdua del dret de recuperació de les fiances constituïdes.
4. Les condicions de ponderació territorial determinades en l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei que es van fixar en la resolucions d'autorització de la prestació del servei d'ITV objecte de revocació, continuen essent exigibles en el cas de revocació.

**Títol III. Servei d'ITV en unitats mòbils**

Article 20
Cobertura del servei d'ITV en unitats mòbils

1. El servei d'ITV en unitats mòbils està destinat a prestar cobertura als vehicles que, per les seves característiques especials, no poden accedir de manera normal a les estacions fixes d'ITV.
2. Els vehicles per als quals està destinat el servei d'ITV a les unitats mòbils són els següents:
a) Vehicles agrícoles.
b) Ciclomotors.
c) Vehicles especials.
d) Altres tipus de vehicles prèviament autoritzats per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
3. L'annex 2 defineix les dues zones de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.

Article 21
Procediment per a l'adjudicació del servei d'ITV en unitats mòbils
1. La prestació del servei d'ITV en unitats mòbils és realitzada per l'agent operador adjudicatari del contracte de serveis corresponent.
2. Els plecs reguladors d'aquest procediment d'adjudicació han d'incloure les condicions específiques de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.
3. L'adjudicació del contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils implica l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en la zona definida als plecs.
4. Les unitats mòbils s'anotaran al Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), fent constar les estacions fixes a què estan vinculades així com l'agent operador que n'és titular.

## Títol IV. Control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV

### Capítol I. Competència inspectora

Article 22
Abast del control i la supervisió de l'Administració
1. El control i la supervisió del servei d'ITV es duen a terme prenent com a base el Pla General d'inspecció, aprovat i publicat per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
2. Els òrgans competents en matèria de seguretat industrial han de garantir que en la prestació del servei d'ITV es compleixen els principis següents:
a) La universalitat en la prestació del servei.
b) La continuïtat i exclusivitat en la prestació del servei.
c) La independència, l'objectivitat, la imparcialitat i la integritat en les actuacions.
d) La transparència i la informació a la ciutadania.
e) L'efectivitat en la protecció del medi ambient.
f) La contribució a la reducció dels riscos de les instal·lacions.
3. El compliment de la reglamentació tècnica vigent en matèria de seguretat industrial serà objecte de control i supervisió per part dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial.

Article 23

Potestat inspectora dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial
1. El control i la supervisió del servei d'ITV corresponen als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya.
2. El control i la supervisió de l'Administració en matèria de seguretat industrial han de ser efectuats per personal funcionari adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial, que tenen la condició d'autoritat pública en les seves actuacions.
3. Les facultats del personal inspector dels òrgans competents en matèria de seguretat industrial són les següents:
a) Accedir lliurement als establiments i les instal·lacions de les estacions fixes i unitats mòbils d'ITV per a complir la funció inspectora i, si escau, efectuar les inspeccions sense avís previ.
b) Requerir la compareixença dels titulars dels establiments i les instal·lacions subjectes a inspecció o bé de qui els representa, si l'estima necessari, establint-ne el dia i l'hora amb l'antelació suficient.
c) Fer les diligències necessàries per a comprovar el compliment del que estableix la reglamentació tècnica en matèria de seguretat industrial.
d) Fer-se acompanyar, en les visites d'inspecció, pel personal que consideri necessari per a exercir adequadament la funció inspectora.
e) Requerir als titulars o als responsables dels establiments, les instal·lacions i els productes subjectes a inspecció, informació sobre el compliment dels reglaments tècnics de seguretat industrial aplicables, o bé l'execució de determinades operacions del seu funcionament que siguin necessàries per a efectuar la inspecció, i també concertar i mantenir les entrevistes que es considerin pertinents amb els titulars o responsables o amb el personal de les estacions i unitats corresponents.
f) Inspeccionar els documents, els expedients i els registres que tinguin relació directa amb els assumptes que s'inspeccionen o puguin influir de forma determinant, i que consideri que són necessaris per a complir la funció inspectora.
g) Fer les avaluacions, prendre les mostres i enregistrar les imatges que consideri necessàries, tenint en compte el que estableix la normativa de propietat industrial.
h) Suspendre la prestació del servei d'ITV quan s'hagi produït un accident o en cas de risc per a la seguretat de les persones. Aquesta mesura ha de ser confirmada, modificada o aixecada mitjançant acord de la persona titular de la subdirecció general de seguretat industrial, d'acord amb el que disposa l'article 17.2.
i) Interrompre la prestació del servei d'ITV en el supòsit que l'inspector actuant comprovi que l'agent operador no compti amb l'autorització preceptiva per operar en aquella estació fixa o no sigui l'adjudicatària del contracte de servei corresponent en aquella unitat mòbil. En aquest cas, caldrà que la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial ordeni el tancament de l'estació fixa o la inhabilitació de la unitat mòbil d'acord amb el que disposa l'article 32.
4. Els actes administratius dictats pel personal adscrit als òrgans competents en matèria de seguretat industrial com a conseqüència de l'activitat de control i supervisió de la seguretat industrial tenen presumpció de veracitat, llevat que hi hagi prova en contra.

Capítol II. Competència sancionadora

Article 24

Òrgans competents
1. L'òrgan competent per acordar la incoació dels expedients sancionadors per infraccions tipificades en aquesta Llei és la persona titular del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils.
2. Els òrgans competents per imposar les sancions corresponents a les infraccions tipificades per aquesta Llei són els següents:
a) La persona titular del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils per a sancions corresponents a infraccions lleus.
b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.
c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.

Article 25
Subjectes responsables
1. Són persones responsables de les infraccions que tipifica aquesta llei les persones físiques o jurídiques que per acció o per omissió, hagin participat en la seva comissió.
2. Quan hi ha més d'un subjecte responsable de la infracció, o si la infracció és conseqüència de l'acumulació d'activitats realitzades per diverses persones, les sancions que se'n derivin són independents les unes de les altres.
3. Si dues o més persones són responsables d'una infracció i no se'n pot determinar el grau de participació, aquestes persones són solidàriament responsables als efectes de les sancions que se'n derivin.
4. Si una infracció és imputada a una persona jurídica, poden ésser considerades també com a responsables les persones que n'integren els òrgans rectors o de direcció. A efectes d'aquesta llei, integren els òrgans rectors o de direcció les persones que constin en els registres públics com a tals, les que hagin fet ostentació pública d'aquesta condició o les que hagin actuat com si la tinguessin.
5. En cas d'infraccions comeses per persones jurídiques que s'extingeixin abans d'ésser sancionades, la responsabilitat administrativa s'ha d'exigir a les persones físiques que des dels òrgans rectors o de direcció van determinar, amb una conducta dolosa o negligent, la comissió de la infracció.
6. Les sancions imposades abans de l'extinció de la personalitat jurídica, si no són satisfetes en la liquidació, es transmeten als socis o partícips en el capital, els quals han de respondre mancomunadament i fins al límit del valor de la quota de liquidació que se'ls hagi adjudicat.

Article 26
Classificació de les infraccions
1. Les infraccions administratives en matèria de prestació del servei d'ITV es classifiquen en lleus, greus i molt greus.
Són infraccions lleus:
a) L'incompliment de les condicions generals, dels requisits o de les obligacions que estableix aquesta llei, per part dels agents de la seguretat industrial als que els hi és d'aplicació, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.

b) La desatenció o negligència respecte de les obligacions de conservació o manteniment que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial dels titulars dels establiments, les instal·lacions o els productes, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
c) La manca de col·laboració amb els òrgans de l'Administració de la Generalitat en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
d) L'incompliment en les condicions de transmissió de les dades a què estiguin obligats per la normativa de seguretat industrial, els agents de la seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
e) La manca de comunicació de les modificacions de les dades d'inscripció dels agents operadors de la ITV al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
f) L'incompliment en les condicions de liquidació de les obligacions econòmiques derivades de les activitats inspectores en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
g) L'aplicació de tarifes superiors als que estableixi la normativa en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció greu o molt greu.
h) La presentació de documentació o comunicació d'informació errònia a l'Administració de la Generalitat en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es produeixin de forma reiterada.
i) La realització, així com l'encàrrec a tercers, d'actuacions inspectores errònies o negligents respecte el que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes afectin a defectes qualificats com a lleus, o hagin provocat o puguin provocar danys lleus per les persones, els béns o el medi ambient, d'acord amb la normativa tècnica corresponent.
j) L'expedició, així com l'encàrrec a tercers, de projectes o memòries tècniques, amb la presència de defectes respecte el que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes afectin a defectes qualificats com a lleus, o hagin provocat o puguin provocar danys lleus per les persones, els béns o el medi ambient, d'acord amb la normativa tècnica corresponent
2. Són infraccions greus:
a) L'incompliment de les condicions generals, dels requisits o de les obligacions que estableix aquesta llei, per part dels agents de la seguretat industrial als que els hi és d'aplicació, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, ~~o~~ continuada o permanent, o hagin provocat o puguin provocar danys greus o molt greus per les persones, els béns o el medi ambient.
b) La desatenció o negligència respecte de les obligacions de conservació o manteniment que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial dels titulars dels establiments, les instal·lacions o els productes, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent, o hagin provocat o puguin provocar danys greus o molt greus per les persones, els béns o el medi ambient.
c) La manca de col·laboració amb els òrgans de l'Administració de la Generalitat en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent.

d) L'incompliment en les condicions de transmissió de les dades a què estiguin obligats per la normativa de seguretat industrial, els agents de la seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent.
e) La manca de comunicació de les modificacions de les dades d'inscripció dels agents operadors de la ITV al Registre d'Agents de la Seguretat Industrial de Catalunya, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent.
f) L'incompliment en les condicions de liquidació de les obligacions econòmiques derivades de les activitats inspectores en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent.
g) L'aplicació de tarifes superiors a les que estableixi la normativa en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es cometin de forma reiterada, continuada o permanent.
h) La presentació de documentació o comunicació d'informació errònia a l'Administració de la Generalitat en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes es cometin de forma continuada o permanent.
i) La realització, així com l'encàrrec a tercers, d'actuacions inspectores errònies o negligents respecte el que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes afectin a defectes qualificats com a greus o molt greus, o s'hagin comès de forma reiterada, continuada o permanent, o hagin provocat o puguin provocar danys greus o molt greus per les persones, els béns o el medi ambient, d'acord amb la normativa tècnica corresponent.
j) L'expedició, així com l'encàrrec a tercers, de projectes o memòries tècniques, amb la presència de defectes respecte el que preveu la normativa aplicable de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes afectin a defectes qualificats com a greus o molt greus, o s'hagin comès de forma reiterada, continuada o permanent, o hagin provocat o puguin provocar danys greus o molt greus per les persones, els béns o el medi ambient, d'acord amb la normativa tècnica corresponent.
k) La realització de l'activitat de prestació del servei d'ITV en estacions fixes, sense tenir l'autorització administrativa ferma de l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció molt greu.
l) La realització de l'activitat de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, sense ser l'adjudicatari del contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció molt greu.
m) Emetre certificats, declaracions, informes o actes que no s'ajustin a la realitat o que siguin emesos de forma negligent o fraudulenta, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció molt greu.
n) La presentació de documentació o comunicació d'informació falsa a l'Administració de la Generalitat en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció molt greu.
o) L'incompliment dels requeriments i de les mesures cautelars que estableixin els òrgans competents en matèria de seguretat industrial, quan aquests fets o conductes no siguin constitutius d'infracció molt greu.
3. Són infraccions molt greus:
Les infraccions tipificades com a greus per l'apartat 2, quan aquests fets o conductes es produeixin de forma deliberada o reincident.

4. Una infracció es comet de forma reiterada, quan es cometen dues o més infraccions en matèria de seguretat industrial en els dos anys anteriors a la comissió de la nova infracció.
5. Una infracció es comet de forma continuada quan es cometen dues o més infraccions de la mateixa naturalesa en execució d'un pla preconcebut o aprofitant idèntica ocasió.
6. Una infracció es comet de forma permanent quan els seus efectes antijurídics són duradors i romanen en el temps fins que el presumpte infractor no decideixi cessar en l'execució de la conducta.
7. Es considera que una infracció es comet de forma deliberada, quan queda acreditada la concurrència d'alguna de les circumstàncies següents:
a) que el presumpte infractor hagi persistit en l'actitud infractora després d'haver estat apercebut per l'Administració competent en matèria de seguretat industrial.
b) que el presumpte infractor hagi estat sancionat amb anterioritat per la mateixa infracció
c) en qualsevol altre circumstància en què quedi acreditat el coneixement previ de que el fet o conducta imputat era constitutiu d'infracció.
8. Es considera que una infracció es comet de forma reincident, quan l'agent de la seguretat industrial ja ha estat sancionat mitjançant resolució ferma en la via administrativa per la comissió d'una altra infracció de la mateixa naturalesa en l'any anterior a la comissió de la nova infracció.
9. Es poden introduir per reglament especificacions o graduacions que contribueixin a identificar de manera més correcta les conductes infractores, sempre que no s'alteri la naturalesa i els límits de les infraccions previstes en aquesta llei.

Article 27
Sancions
1. Les infraccions lleus són sancionades amb una multa de fins a 60.000 euros.
2. Les infraccions greus són sancionades:
a) Amb una multa de fins a 6.000.000 euros.
b) Amb la suspensió de l'activitat durant un termini màxim de sis mesos.
3. Les infraccions molt greus són sancionades:
a) Amb una multa de fins a 100.000.000 d'euros.
b) Amb la suspensió de l'activitat durant un termini màxim de cinc anys
c) Amb la revocació de l'autorització per una estació fixa d'ITV
4. Per a determinar la quantia de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies següents:
a) La importància del risc, el dany o el perjudici ocasionat.
b) El grau de participació.
c) El benefici obtingut.
d) La capacitat econòmica del subjecte infractor o entitat infractora, inclòs el grup empresarial al que pertany.
e) El volum, impacte o dimensions econòmiques o socials de la infracció o les infraccions realitzades.
5. Es poden introduir per reglament especificacions i gradacions que contribueixin a determinar amb més precisió les sancions establertes en aquesta Llei sense alterar-ne la naturalesa i els límits.

6. En l'aplicació de les sancions, cal assegurar-se en qualsevol cas, que la sanció imposada no resulti més beneficiosa per les persones infractores que el compliment de les normes infringides.
7. Les sancions molt greus, una vegada esdevinguin fermes, seran publicades a la web del departament competent en matèria de seguretat industrial."

Article 28
Multes coercitives
1. Amb independència de les sancions establertes en aquesta Llei, els òrgans sancionadors poden imposar multes coercitives, la quantia de les quals no pot superar l'import de 25.000 euros en els supòsits següents:
a) Incompliment del termini de resposta al requeriment efectuat per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en el supòsit que ja s'hagués incomplert el termini de presentació de la informació a que estiguin obligats.
b) Incompliment del termini de resposta al requeriment efectuat per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en el supòsit que s'haguessin incomplert els terminis i condicions de liquidació de les obligacions econòmiques derivades de les activitats inspectores en matèria de seguretat industrial.
c) Incompliment del termini de resposta al requeriment efectuat per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en qualsevol altre supòsit.
2. El requeriment a què fa referència l'apartat 1 ha d'advertir la persona interessada del termini de què disposa per a complir-lo i de la quantia de la multa que, en cas d'incompliment, li pot ésser imposada
3. L'incompliment del requeriment a què es refereix l'apartat 1 pot donar lloc a la reiteració de les multes coercitives, per períodes de temps que siguin suficients per al seu compliment i que en tot cas no poden ésser inferiors a l'assenyalat en el primer requeriment.
4. Les multes coercitives són independents de les que es puguin imposar en concepte de sanció, i hi són compatibles.

Article 29
Prescripció de les infraccions i sancions
1. El termini de prescripció de les infraccions tipificades per aquesta llei és d'un any per a les lleus, de tres anys per a les greus i de cinc anys per a les molt greus, a comptar des del dia que s'ha comès la infracció o des de la finalització del període de comissió, si es tracta d'infraccions continuades o permanents.
2. El termini de prescripció de les sancions establertes per aquesta llei és d'un any per a les corresponents a les infraccions lleus, de tres anys per a les corresponents a les infraccions greus i de cinc anys per a les corresponents a les infraccions molt greus a comptar des del dia en què la resolució sancionadora esdevé ferma.

Article 30
Procediment sancionador
El procediment per a imposar les sancions que determina aquesta llei s'ha d'ajustar a les normes i els principis del procediment administratiu sancionador establerts per la legislació

sobre el procediment administratiu comú i per la normativa de Catalunya sobre el procediment sancionador.

Article 31
Afectació de les sancions
La recaptació procedent de les sancions i de les multes coercitives imposades pel departament competent en matèria de seguretat industrial s'afecta a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial, i genera crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.

Article 32
Tancament d'estacions fixes o inhabilitació d'unitats mòbils en situació il·legal
1. En el cas que l'agent operador estigui prestant el servei d'ITV en estacions fixes sense comptar amb l'autorització preceptiva, o bé en unitats mòbils sense ser l'adjudicatari del contracte de prestació de serveis corresponent, la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, prèvia audiència de l'agent interessat, ordenarà el tancament de l'estació fixa o la inhabilitació de la unitat mòbil, respectivament.
2. La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial acordarà la suspensió cautelar de la prestació de l'activitat de manera immediata des del moment que es detecti la prestació de l'activitat sense comptar amb l'autorització preceptiva o l'adjudicació del contracte de serveis i fins al moment que es dicti la resolució de tancament o inhabilitació.
3. L'agent operador que està prestant el servei d'ITV en estacions o unitats respecte dels quals s'hagi dictat acord de tancament o inhabilitació està obligat a donar-li compliment de forma immediata. En cas contrari, la direcció general competent en matèria de seguretat industrial, amb subjecció sempre al principi de proporcionalitat, ha d'adoptar qualsevol de les mesures coercitives previstes a la legislació vigent per a l'execució forçosa de l'acord, amb precinte de l'estació fixa o unitat mòbil corresponent.

**Disposicions addicionals**

**Disposició addicional primera**
**Relació d'estacions que presten el servei d'ITV a l'entrada en vigor d'aquesta llei.**
1. Les estacions fixes que presten el servei d'ITV a l'entrada en vigor d'aquesta llei són les següents:

| **Operadora** | **Comarca** | **Estació** |
|---|---|---|
| TUV SUD | Vallès Oriental | B-26 Sant Celoni |
| ITEVELESA | Bages | B-25 Sant Fruitós |
| TUV SUD | Garrigues | L-11 les Borges Blanques |
| ITEVELESA | Alta Ribagorça | L-10 Pont de Suert |
| ITEVELESA | Baix Penedès | T-07 Bellvei |
| TUV SUD | Montsià | T-08 Amposta |

| | | |
|---|---|---|
| APPLUS | Barcelonès | B-10 Puigmadrona |
| APPLUS | Baix Llobregat | B-11 Cornellà |
| APPLUS | Anoia | B-12 Igualada |
| APPLUS | Barcelonès | B-14 Diputació |
| APPLUS | Barcelonès | B-15 Motors |
| APPLUS | Garraf | B-17 Vilanova i la Geltrú |
| APPLUS | Vallès Oriental | B-18 Granollers |
| APPLUS | Baix Llobregat | B-21 Sant Andreu de la Barca |
| APPLUS | Vallès Occidental | B-24 Sabadell |
| TR CERTIO | Berguedà | B-13 Berga |
| TR CERTIO | Vallès Occidental | B-20 CIM Vallès |
| TR CERTIO | Vallès Occidental | B-22 Sant Cugat |
| TR CERTIO | Barcelonès | B-23 Caracas |
| TR CERTIO | Solsonès | L-06 Solsona |
| PREVENCONTROL | Garrotxa | GI-04 Olot |
| PREVENCONTROL | Selva | GI-07 Blanes |
| PREVENCONTROL | Ripollès | GI-08 Ripoll |
| PREVENCONTROL | Gironès | GI-09 Girona |
| APPLUS | Cerdanya | GI-05 Puigcerdà |
| APPLUS | Noguera | L-07 Artesa de Segre |
| APPLUS | Vall d'Aran | L-08 Vielha |
| APPLUS | Ribera d'Ebre | T-04 Móra la Nova |
| APPLUS | Barcelonès | B-02 Badalona |
| APPLUS | Baix Llobregat | B-05 Sant Just Desvern |
| APPLUS | Baix Llobregat | B-07 St Joan Despí/Viladecans |
| APPLUS | Maresme | B-08 Argentona |
| APPLUS | Alt Penedès | B-09 Olèrdola |
| TR CERTIO | Vallès Occidental | B-03 Viladecavalls |
| TR CERTIO | Bages | B-06 Manresa |
| TR CERTIO | Barcelonès | B-16 Còrsega |
| TR CERTIO | Barcelonès | B-19 Àvila |
| PREVENCONTROL | Osona | B-04 Vic |
| PREVENCONTROL | Alt Empordà | GI-03 Vilamalla |
| PREVENCONTROL | Baix Empordà | GI-06 Palamós |
| APPLUS | Pallars Jussà | L-03 Tremp |
| APPLUS | Segarra | L-05 Granyanella |
| APPLUS | Pallars Sobirà | L-09 Sort |
| TR CERTIO | Alt Urgell | L-04 Montferrer |
| APPLUS | Conca de Barberà | T-05 Montblanc |
| APPLUS | Tarragonès | T-06 Tarragona |
| APPLUS | Baix Ebre | T-03 Tortosa |
| PREVENCONTROL | Gironès | GI-02 Celrà |
| APPLUS | Segrià | L-02 Lleida |
| APPLUS | Baix Camp | T-02 Reus |

2. Les unitats mòbils que presten el servei d'ITV tenen la consideració d'equipament propi de l'estació fixa d'ITV a la que estan associada respectivament.

**Disposició addicional segona.**
**Procediment específic per l'autorització de les estacions fixes recollides a la disposició addicional primera.**

1. L'agent operador que vulgui prestar el servei d'ITV en una estació fixa de les relacionades a la disposició addicional primera pot acollir-se a un procediment específic d'adaptació als requisits i obligacions que preveu aquesta llei, presentant una sol·licitud d'autorització administrativa a la direcció general competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte, en el termini màxim d'un mes des de l'entrada en vigor d'aquesta llei.
2. En l'esmentada sol·licitud ha d'indicar les exempcions a què es vol acollir, i que poden ser les següents:
- equipar boxes independents per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes, si no en disposaven abans de la data d'entrada en vigor d'aquesta llei.
- equipar línies de tipus universal, si no en disposaven abans de la data d'entrada en vigor d'aquesta llei.
3. Per tal d'admetre a tràmit la sol·licitud, l'agent operador sol·licitant ha d'acreditar el compliment dels requisits que s'indiquen a l'article 9.1, lletres a, b, c i d, i 9.2 lletra a.
4. L'òrgan competent per resoldre les sol·licituds d'autorització mitjançant el procediment específic és la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
La Resolució d'autorització de les estacions fixes d'ITV ha de contenir:
a) Les dades que identifiquin l'agent operador de la ITV que presta el servei.
b) La ubicació de l'estació.
c) El nombre i la tipologia de les línies d'inspecció instal·lades.
d) Les exempcions que s'autoritzen
e) L'advertiment que l'efectivitat de la resolució restarà condicionada al compliment de les condicions d'adaptació que es preveuen en l'apartat 7 d'aquesta disposició addicional.
5. Aquesta Resolució s'ha de dictar en el termini màxim de 3 mesos des de la finalització del termini de presentació de les sol·licituds. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi emès resolució, la sol·licitud s'ha d'entendre desestimada
Contra aquesta resolució es pot interposar recurs d'alçada davant l'òrgan superior jeràrquic.
6. La part dispositiva de la resolució que atorgui l'autorització de l'agent operador per a prestar el servei d'ITV en l'estació fixa, un cop sigui ferma, s'ha de publicar al web del departament competent en matèria de seguretat industrial.
7. L'efectivitat de la resolució d'autorització resta condicionada a l'emissió de l'acta favorable de posada en funcionament per part del servei competent en matèria de seguretat d'automòbils.
8. Un cop autoritzat per prestar el servei d'ITV en una estació fixa mitjançant resolució ferma que posi fi al procediment específic, l'agent operador disposa d'un termini de 12 mesos des de la data de l'autorització per adaptar-se a la resta dels requisits i obligacions previstos als

articles 9 i 10, excepte aquells que han estat objecte d'exempció d'entre els que s'han relacionat a l'apartat 2 d'aquesta disposició addicional.
9. Abans que finalitzi el termini de l'apartat anterior, el servei competent en matèria de seguretat d'automòbils ha de comprovar el compliment dels requisits i obligacions que li són d'aplicació i deixar-ne constància en l'acta corresponent.
10. Si es compleixen tots els requisits i obligacions, el servei competent en matèria de seguretat d'automòbils ha d'emetre acta de posada en funcionament d'estació fixa d'ITV amb resultat favorable. En cas contrari el resultat serà desfavorable.
11. Un cop emesa l'acta de posada en funcionament favorable, s'ha de publicar al DOGC la part dispositiva de la Resolució que atorgui l'autorització de l'agent operador.
12. L'agent operador que obtingui l'autorització s'inscriu d'ofici en el Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), anotant-hi les estacions fixes en què operen.
13. Quan l'agent operador disposi d'acta de posada en funcionament d'estació fixa d'ITV amb resultat favorable ha d'iniciar la prestació de l'activitat.

**Disposició addicional tercera**
**Compliment de les condicions de ponderació territorial que s'estableixen a l'Annex 1**
Els agents operadors que prestaven el servei d'ITV en una estació fixa de les relacionades a la disposició addicional primera abans de la data d'entrada en vigor d'aquesta llei, estan exempts del compliment de les condicions de ponderació territorial que s'estableixen a l'Annex 1 durant el termini de dos anys.

**Disposició addicional quarta.**
**Dret d'adquisició preferent en el procediment d'alienació onerosa dels béns patrimonials que han estat revertits**

1. Els antics concessionaris que operen a les estacions que s'han recollit a la disposició addicional primera d'aquesta llei, tenen un dret d'adquisició preferent en relació amb l'alienació onerosa de béns patrimonials afectats al servei que formin part de les estacions en què estan operant, de conformitat amb la normativa vigent en matèria de patrimoni de les administracions públiques.
2. Un cop publicats els corresponents plecs i en el termini de 30 dies des de la seva publicació, en la qual ha de figurar el preu de sortida i les altres condicions essencials de la transmissió, els titulars de les concessions afectades podran comunicar la seva decisió d'exercir el dret d'adquisició preferent d'acord amb el que estableix aquesta llei i el que estableixin els corresponents Plecs. La instrucció dels procediments se subjectarà als principis de publicitat, transparència, concurrència i objectivitat, i els titulars de les concessions afectades gaudiran de prioritat respecte de les ofertes dels altres licitadors, sempre que igualin el preu i condicions de la millor oferta econòmica presentada.
3. Els ingressos que obtingui la Generalitat de Catalunya procedents de les contraprestacions econòmiques que abonin els titulars de les antigues concessions d'ITV en el cas d'estacions que no siguin propietat dels agents operadors d'ITV, així com dels obtinguts en el procediment d'alienació dels béns procedents de les antigues concessions administratives del servei d'ITV un cop finit el procediment de reversió patrimonial, i els derivats de les eventuals diferències de

valor que s'hagin pogut produir en els béns procedents de les esmentades antigues concessions, s'han de destinar a dur a terme actuacions de suport a la indústria.

**Disposició addicional cinquena.**
**Tramitació dels procediments previstos en aquesta llei.**

Les sol·licituds d'autorització d'estacions fixes d'ITV, les sol·licituds de modificació de l'autorització, les comunicacions d'inici de l'activitat, les comunicacions de modificació de dades, les comunicacions de cessament voluntari així com la resta de procediments que regula aquesta Llei i que se substancien amb l'Administració de la Generalitat de Catalunya, es presentaran mitjançant el tràmit administratiu habilitat a l'efecte al portal únic per a les activitats econòmiques Canal Empresa, d'acord amb la fitxa de tràmit que es publica en el catàleg de tràmits de la Finestreta Única Empresarial, tal i com determina la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica, així com el Decret 131/2022, de 5 de juliol, del reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica.

**Disposicions transitòries**

**Disposició transitòria primera.**
**Continuïtat de la prestació del servei d'ITV en les estacions fixes recollides a la disposició addicional primera d'aquesta llei.**
1. L'agent operador que presta el servei d'ITV en una estació fixa de les relacionades a la disposició addicional primera abans de l'entrada en vigor d'aquesta llei, ha de continuar prestant aquest servei d'ITV en base a l'habilitació derivada de la disposició addicional novena de la llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, en les mateixes condicions que estaven vigents fins a la data d'entrada en vigor d'aquesta llei, fins que el mateix agent operador o un altre agent operador obtingui l'autorització per prestar el servei en l'estació de què es tracti per qualsevol dels procediments que preveu aquesta llei.
2. En qualsevol cas, l'agent operador que prestava el servei d'ITV abans de l'entrada en vigor d'aquesta llei, si no obté l'autorització administrativa per prestar el servei que regula aquesta llei, ha de deixar de prestar el servei en el termini màxim de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta llei.
3. Un cop finalitzat el termini de 2 anys, des de l'entrada en vigor d'aquesta llei sense que algun agent operador hagi obtingut l'autorització per prestar el servei d'ITV en aquella estació, i el seu funcionament serà interromput d'acord amb el que disposa l'article 32 d'aquesta llei.

**Disposició transitòria segona.**
**Continuïtat de la prestació del servei d'ITV en les unitats mòbils.**
L'agent operador que presta el servei d'ITV en una unitat mòbil abans de l'entrada en vigor d'aquesta llei ha de continuar prestant el servei en les mateixes condicions que estaven vigents fins a l'entrada en vigor d'aquesta llei durant un període de 18 mesos, o bé fins als 4 mesos

posteriors a l'adjudicació del contracte de prestació del servei en unitats mòbils, si aquesta darrera data és anterior als esmentats 18 mesos.

**Disposició derogatòria**

Resten derogades les disposicions següents:
a) La Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial.
b) El reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, aprovat pel Decret 30/2010, de 2 de març.
c) 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.
d) La disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic.
e) Altres disposicions que s'oposin al que estableix aquesta Llei o que la contradiguin.

**Disposicions finals**

**Disposició final primera.**
**Modificació del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny.**

1. Es modifica el capítol III del títol XIV del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny, que resta redactat de la manera següent:
"Capítol III. 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
"14.3.1. Fet imposable
" La taxa per 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 d'estació fixa d'ITV és exigible a tots els agents operadors que volen portar a terme aquesta activitat en el territori de Catalunya.
El fet imposable d'aquesta taxa és l'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització i les sol·licituds de modificació de l'autorització administrativa per a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes d'ITV."14.3.2. Subjecte passiu
"El subjecte passiu d'aquesta taxa es l'agent operador que sol·licita l'autorització administrativa o la modificació de l'autorització administrativa per prestar el servei d'ITV a una estació fixa."14.3.3. Acreditació
"La taxa s'acredita per mitjà de la resolució que finalitza l'expedient de sol·licitud d'autorització administrativa, de modificació de l'autorització d'estació fixa d'ITV. S'exigeix l'import de la taxa en el moment en què es presenta la sol·licitud.
"14.3.4. Quota
"La quota d'aquesta taxa, que s'ha de liquidar per cadascun dels expedients d'autorització o de modificació de l'autorització existent, és de 3.727,70 euros.

”Aquest import pot ser revisat anualment, d’acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.
”14.3.5. Afectació
”La recaptació procedent de la taxa per a l’autorització o la modificació de l’autorització d’estació fixa d’ITV s’afecta a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial, i genera crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.”

2. Es modifica el capítol V del títol XIV del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny, que resta redactat de la manera següent:
“Capítol V. Taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles
”14.5.1. Fet imposable
Aquesta taxa és exigible a tots els agents operadors que presten el servei d’ITV a les estacions fixes i unitats mòbils del territori de Catalunya, als efectes de portar a terme les actuacions d’inspecció que estableixen la normativa aplicable i les instruccions i els protocols aprovats per l’òrgan competent de la Generalitat en matèria de seguretat industrial.
”El fet imposable d’aquesta taxa és l’activitat administrativa que genera el control i la 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.
”14.5.2. Subjecte passiu
”Els subjectes passius d’aquesta taxa són els agents operadors que presten el servei d’inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes o unitats mòbils d’ITV a Catalunya. L’import d'aquesta taxa no es pot repercutir sobre les persones usuàries finals.
”14.5.3. Acreditació
”La taxa s’acredita per mitjà de l’expedició de les actes i els informes de supervisió que resulten del control dut a terme per l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial. S’exigeix l’import de la taxa mensualment, en el moment en què el subjecte passiu trameti a l’òrgan de l’Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial la relació d’actuacions que donen origen a l’activitat de control i supervisió.
”14.5.4. Quota
”La quota d’aquesta taxa, que s’ha de liquidar per cadascuna de les actuacions d'inspecció tècnica i cadascun dels tràmits administratius que se sol·licitin, ha de ser la suma dels conceptes que intervinguin en cada actuació, d’acord amb les tipologies següents:
”Tràmit de modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle: 4,55 euros per tràmit.
”Tràmit de modificació de targeta ITV per reforma del vehicle: 7,70 euros per tràmit.
”Tràmit d’expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l’Estat espanyol: 6,75 euros per tràmit.
”Tràmit d’expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l’Estat espanyol: 6,35 euros per tràmit.
”Inspecció tècnica completa del vehicle: 0,95 euros per inspecció.
”Inspecció tècnica parcial del vehicle: 0,85 euros per inspecció.

”Aquests imports poden ser revisats anualment, d’acord amb els criteris establerts per la Llei de pressupostos.
”14.5.5. Afectació
”La recaptació procedent de la taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d’inspecció tècnica de vehicles s’afecta a finançar actuacions relacionades amb la gestió i la millora de la seguretat industrial, i genera crèdits en les partides corresponents de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.”

3. S’elimina el capítol VIII del títol XIV del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny.

**Disposició final segona.**
**Modificació de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes**

1. Es modifica l’article 31 de la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, que resta redactat de la manera següent:
“Òrgans sancionadors
1.1 L’exercici de la potestat sancionadora per infraccions tipificades per aquesta Llei correspon a:
”a) La persona titular del servei competent en la matèria per a sancions corresponents a infraccions lleus.
”b) La persona titular de la subdirecció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions greus.
”c) La persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per a sancions corresponents a infraccions molt greus.
”1.2 El Govern pot modificar per decret els òrgans sancionadors de les infraccions tipificades en la Llei 9/2014, de 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes.”

**Disposició final tercera.**
**Habilitació a la persona titular del departament competent en matèria de seguretat industrial.**
D'acord amb les previsions de l'article 39 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat de Catalunya i del Govern, s'habilita la persona titular del departament competent en matèria de seguretat industrial a modificar mitjançant Ordre el procediment d’autorització, modificació i revocació de les estacions d’ITV, els òrgans competents per a imposar les sancions regulades en aquesta llei, la quantia de les sancions i les multes coercitives establertes en aquesta llei, així com les condicions de ponderació territorial establertes a l’apartat 1 de l’Annex 1.

**Disposició final quarta.**
**Entrada en vigor**
Aquesta Llei entra en vigor al cap de 20 dies comptats des de l’endemà de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

**Annex 1**

**Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes**

–1 Condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes.

1.1 Per garantir la universalitat del servei es diferencien tres zones dins el territori de Catalunya:

a) La Zona A està integrada per les comarques següents: Alt Urgell, Alta Ribagorça, Baix Ebre, Berguedà, Cerdanya, Conca de Barberà, Garrigues, Lluçanès, Montsià, Noguera, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Ripollès, Segarra, Solsonès, Terra Alta, Urgell, Val d'Aran.

b) La Zona B està integrada per les comarques següents: Alt Camp, Alt Empordà, Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Camp, Baix Empordà, Baix Penedès, Garraf, Garrotxa, Gironès, Moianès, Osona, Pla de l'Estany, Segrià, Selva, Tarragonès.

c) La Zona C està integrada per les comarques següents: Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental.

1.2 Les condicions de prestació del servei d'ITV a cadascuna de les tres zones abans diferenciades són les següents:

a) Zona A. En aquestes comarques l'accés a l'activitat depèn del compliment de les condicions següents:

- Les estacions fixes han d'estar equipades com a mínim amb una línia de tipus universal.
- Les estacions fixes han d'estar equipades per dur a terme verificacions de taxímetres si alguna població de la comarca té més de 10.000 habitants o bé si més de tres poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- La cobertura mínima de l'horari de prestació del servei ha de ser de tres dies setmanals fixes entre les 9.00 h i les 17.00 h, sens perjudici de què aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat.

b) Zona B. En aquestes comarques l'accés a l'activitat depèn del compliment de les condicions següents:

- Cal un mínim de quatre línies d'inspecció entre les diferents estacions fixes que estiguin autoritzades a la zona.
- Les estacions fixes han d'estar equipades com a mínim amb una línia de tipus universal.
- Les estacions fixes han d'estar equipades per dur a terme verificacions de taxímetres si alguna població de la comarca té més de 10.000 habitants o bé si més de tres poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- La cobertura mínima de l'horari de prestació del servei ha de ser de quatre dies setmanals fixos entre les 9.00 h i les 17.00 h, sens perjudici de què aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat.
- Per cada quatre línies d'inspecció a la zona B, l'agent operador ha de tenir prèviament autoritzada i en funcionament la prestació del servei en una estació fixa a la zona A. No es comptabilitzaran com a línies d'inspecció de la zona B a efectes de complir amb les obligacions de ponderació, les que es trobin en estacions fixes a les que fan referència els apartats 4, 5, 6 i 7 de l'article 4 d'aquesta llei.

c) Zona C. En aquestes comarques l'accés a l'activitat depèn del compliment de les condicions següents:

- Cal un mínim de quatre línies d'inspecció entre les diferents estacions fixes que estiguin autoritzades a la zona.
- Les estacions fixes han d'estar equipades com a mínim amb dues línies, una de les quals ha de ser de tipus universal, i ha de tenir un box independent per a la inspecció de ciclomotors i motocicletes.
- Les estacions fixes han d'estar equipades per fer verificacions de taxímetres si alguna població de la comarca té més de 10.000 habitants o bé si més de tres poblacions de la comarca tenen cadascuna més de 5.000 habitants.
- La cobertura mínima de l'horari de prestació del servei ha de ser de cinc dies setmanals fixos entre les 9.00 h i les 17.00 h, sens perjudici de què aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat.

Per cada quatre línies d'inspecció a la zona C, l'agent operador ha de tenir prèviament autoritzada i en funcionament la prestació del servei en una estació fixa a la zona A. No es comptabilitzaran com a línies d'inspecció de la zona C a efectes de complir amb les obligacions de ponderació, les que es trobin en estacions fixes a les que fan referència els apartats 4, 5, 6 i 7 de l'article 4 d'aquesta llei.

1.3 A efectes de ponderació territorial, equival a disposar d'una estació fixa a la zona A les circumstàncies següents:

a. La prestació del servei d'ITV en unitats mòbils en una de les zones de prestació que preveu l'annex 2

b. La prestació del servei d'ITV en una estació fixa per dur a terme inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima autoritzada superior a 3.500kg,

c. La prestació del servei d'ITV en una estació fixa d'ITV per dur a terme gestions de tràmits administratius d'ITV a qualsevol tipus de vehicle, així com verificacions de taxímetres i inspeccions tècniques exclusivament a vehicles que prestin el servei de taxi,

2 Condicions de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en estacions fixes

Les condicions de sostenibilitat mediambiental que s'han de complir a les estacions fixes d'ITV són les següents:

2.1 Als espais habilitats a l'efecte en les estacions fixes d'ITV, disposar d'instal·lacions de producció d'energia renovable dimensionades per assumir la demanda d'energia elèctrica de l'estació.

Quan no sigui possible assumir la demanda d'energia elèctrica amb instal·lacions pròpies de producció d'energia renovable, els agents operadors titulars de les estacions d'ITV han d'adoptar les mesures adients a fi que l'energia elèctrica que adquireixin sigui d'origen renovable.

2.2 Tenir les estacions fixes d'ITV registrades d'acord amb la reglamentació europea relativa a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS).

–3 Condició de sostenibilitat mediambiental de la prestació del servei d'ITV en unitats mòbils

Les unitats mòbils d'ITV han de complir amb la condició d'estar registrades d'acord amb la reglamentació europea relativa a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS).

**Annex 2**

**Zones de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils**
**Es distingeixen dues zones de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils:**
1. la Zona Nord està integrada per les comarques següents: Alt Empordà, Alt Urgell, Alta Ribagorça, Bages, Baix Empordà, Berguedà, Cerdanya, Garrotxa, Gironès, Lluçanès, Maresme, Moianès, Noguera, Osona, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla de l'Estany, Ripollès, Segarra, Selva, Solsonès, Val d'Aran, Vallès Occidental, Vallès Oriental.
2. La Zona Sud està integrada per les comarques següents: Alt Camp, Alt Penedès, Anoia, Baix Camp, Baix Ebre, Baix Llobregat, Baix Penedès, Barcelonès, Conca de Barberà, Garraf, Garrigues, Montsià, Pla d'Urgell, Priorat, Ribera d'Ebre, Segrià, Tarragonès, Terra Alta, Urgell.

**Annex 3**

**Fiances i responsabilitats per incompliments**
1. Per afrontar les possibles responsabilitats derivades en cas de revocació de l'autorització de prestació del servei en estació fixa, l'import de la fiança és de 12.000 euros per línia d'inspecció.
2. Per afrontar les possibles responsabilitats derivades en cas d'incompliment de les condicions establertes al contracte de prestació del servei en unitats mòbils, l'import de la fiança és de 12.000 euros.
3. Els imports de les quanties de les fiances per cada línia d'inspecció en estacions d'ITV fixes o per cada zona de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils s'actualitzen anualment considerant l'índex de preus de consum estatal de l'any natural anterior, publicat per l'Institut Nacional d'Estadística (INE). L'actualització de les fiances s'ha de realitzar d'acord amb les instruccions que estableixi la direcció general competent en matèria de seguretat industrial per resolució.
4. L'import de la fiança pot ser modificat per resolució de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial.
5. Els valors resultants d'imports mínims del càlcul anterior s'han d'arrodonir de la manera següent :
a) La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre l'1 i el 5 s'arrodoneix al 5.
b) La xifra de les unitats de cèntim d'euro compreses entre el 6 i el 9 s'arrodoneix al 0 amb l'augment d'una unitat en la xifra de les desenes del cèntim d'euro.
6. La constitució de la fiança per afrontar a les possibles responsabilitats derivades en cas de revocació de l'autorització de prestació del servei d'ITV en l'estació fixa o d'incompliment de les condicions establertes al contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils s'ha de dur a terme mitjançant dipòsit bancari davant la Caixa General de Dipòsits de la Generalitat de Catalunya. Pel que fa al model d'aval bancari que s'ha de fer servir, ha de ser el que determini l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial en cada moment, i que es publicarà a la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya

**Annex A.7**

**Informes preceptius de diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya respecte del text vist en el Consell Tècnic el 17 d'abril de 2026.**

**Annex A.7**

**A.7.1 Informe de la Direcció General de Tributs i Joc de 15 d'abril de 2026.**

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
**Direcció General de Tributs i Joc**

INF CT 1/26

Informe en relació amb l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles

El nou text de l'avantprojecte de llei esmentat en l'encapçalament, conté pel que fa a la matèria tributària, la regulació de les taxes següents:

- 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 (mitjançant modificació de la taxa vigent regulada en el capítol III del títol XIV del text refós de la Llei de taxes)

- Taxa per al control i la supervisió de la prestació del servi d'inspecció tècnica de vehicles (mitjançant modificació de la taxa vigent regulada en el capítol V del títol XIV del text refós de la Llei de taxes)

- La derogació de la taxa per la inscripció de les inspeccions inicials, les modificacions i les reformes que es facin als vehicles en el Registre de vehicles (capítol VIII del títol XIV del text refós de la Llei de taxes)

Les citades modificacions es produeixen com a conseqüència de la nova regulació de la prestació del servei de les Inspeccions Tècniques de Vehicles.

En relació amb la nova regulació de les taxes, aquest centre directiu va emetre l'informe CT 10/23 en què, analitzada la seva configuració, no es formulaven objeccions, assenyalant que era indispensable completar l'expedient amb l'estudi dels costos a partir dels quals es fixen les quotes de les taxes analitzades, per tal de verificar el compliment del principi d'equivalència previst a l'article 1.2-8 del text refós de la llei de taxes:

*" 1. La quantificació de les quotes de les taxes s'ha de fer de manera que el rendiment d'aquestes no excedeixi, en el seu conjunt, el seu cost total.*
*2. La determinació del rendiment de cada taxa ha de tenir en compte les despeses directes o indirectes que contribueixen a la formació del cost total del servei o l'activitat, fins i tot les de caràcter financer, l'amortització de l'immobilitzat i les generals que hi siguin aplicables.*
*4. Sempre que la taxa ho permeti, les quotes s'han de fixar atenent la capacitat econòmica dels obligats al pagament."*

Examinada la documentació que conforma l'expedient d'elaboració de la norma, no consta dit estudi de costos per a cada una de les quotes de les taxes. Cal completar la memòria d'avaluació d'impacte.

En relació amb l'elaboració d'estudis de costos, aquesta Direcció general de Tributs i Joc està portant a terme des de fa 2 anys una tasca de coordinació i suport amb tots el Departaments

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

per tal que analitzin les taxes que gestionen i elaborin els corresponents estudis de costos. A aquest efecte, i per tal de facilitar la tasca, s'adjunta plantilla excels per al seu càlcul.

En un altre ordre de coses, en les dues taxes que es modifiquen (regulades en els capítols III i VIII del títol XIV), s'introdueix l'afectació dels ingressos a finalitats concretes.

Sobre aquesta qüestió, només es vol assenyalar que l'afectació dels ingressos té caràcter excepcional d'acord amb el que disposa l'article 1.1-3 del text refós de la llei de taxes i preus públics:

*"Els recursos regulats per aquesta Llei tenen la naturalesa d'ingrés pressupostari de la Generalitat i de les seves entitats autònomes i entitats gestores i són destinats a satisfer el conjunt de les seves obligacions respectives, llevat que a títol excepcional i per llei s'estableixi l'afectació d'alguns recursos a finalitats determinades."*

Això no obstant, sotmetem aquesta qüestió a consideració de la Direcció General de Pressupostos.

**Annex A.7**

**A.7.2 Informe de la Direcció General de Pressupostos de 16 d'abril de 2026.**

| | |
|---|---|
| N. SIGOV | **SIG26EMT0418** |
| Data Consell Tècnic | **17/04/2026** |
| Apartat OD | **III A** |

## INFORME SOBRE PROPOSTA DE DISPOSICIÓ

**Disposició:** Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)

**Departament:** d'Empresa i Treball

**Impacte pressupostari:** 140.600,00€ d'ingressos i 1.380.000,00€ de despeses (en 10 anys)

---

## Antecedents

El Departament d'Empresa i Treball ha presentat l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), sobre la qual:

1. S'informa la versió que consta en el SIGOV del dia 13 d'abril de 2026.

2. S'ha revisat la documentació següent:

   - La memòria d'avaluació d'impacte del director general d'Indústria, de data 19 de març de 2026.
   - La memòria general del director general d'Indústria, de data 19 de març de 2026.
   - L'informe favorable de reactivació de la proposta de l'Assessoria Jurídica del Departament d'Empresa i Treball, de data 13 d'abril de 2026.
   - L'informe valoratiu de la subdirectora general del Patrimoni Mobiliari i Immobiliari i del director general de Patrimoni, de data 16 d'abril de 2026.

## Fets

La **inspecció tècnica de vehicles (ITV)** forma part d'un sistema que vetlla per garantir que els vehicles que circulen per les vies públiques estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el temps en què aquests estiguin en ús.

Aquesta activitat es duu a terme mitjançant dos tipus d'actuacions: les **inspeccions** tècniques periòdiques dels vehicles i la gestió de diferents tipus de **tràmits administratius** d'ITV, com és el cas dels canvis de servei o d'ús dels vehicles, com a conseqüència de la reforma dels vehicles o bé com a requisit previ per a la seva matriculació en determinades circumstàncies.

En general, les inspeccions tècniques periòdiques, així com les tramitacions administratives d'ITV, tenen caràcter obligatori per a les persones titulars dels vehicles. Aquest caràcter obligatori trasllada a les administracions públiques competents la responsabilitat de vetllar perquè el servei es presti adequadament i d'assegurar la qualitat dels serveis que s'ofereixen.

El règim de prestació 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 de Catalunya va optar en els seus inicis, l'any 1982, per l'externalització del servei d'inspecció de vehicles en entitats privades, i va escollir, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

Amb la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, es va substituir la figura de la concessió per l'autorització administrativa d'entitats operadores externes. Aquest règim

d'autorització, es va desenvolupar en el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual es va aprovar el reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial.

L'any 2016, el Tribunal Suprem va anul·lar dos dels requisits previstos en el Decret 30/2010, de 2 de març, per tal d'obtenir l'autorització corresponent: en concret, l'article 74, que establia un límit màxim de quota de mercat del 50%, i l'article 75, que establia l'existència d'una distància mínima entre les estacions d'una mateixa entitat operadora. També va anul·lar la disposició addicional segona del Decret 30/2010, de 2 de març, que efectuava una adjudicació de patrimoni públic a les antigues entitats concessionàries en la mesura que se'ls mantenia el gaudi dels béns i drets derivats de les concessions anteriors.

Per tant, el marc normatiu derivat de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, **no es va acabar implementant a Catalunya i la situació del model que va definir l'esmentada norma és d'estancament**, atès que ha quedat qüestionada la continuïtat de la prestació del servei d'ITV a Catalunya, ja que, d'una banda, els agents operadors autoritzats d'acord amb el concurs convocat per l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, tenen anul·lada l'autorització, i, d'altra banda, els antics agents operadors autoritzats en el nou règim tenen anul·lat el gaudi de l'ús dels béns i drets de les concessions anteriors per dur a terme les tasques d'inspecció

Actualment, la seva actuació es fonamenta en la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, la qual va habilitar, amb caràcter excepcional i transitori, els agents operadors que presten actualment el servei d'inspecció tècnica de vehicles, per tal que continuessin prestant el servei en les mateixes condicions durant tot el període de temps imprescindible i necessari per a concloure els procediments de reversió que es regulen a la pròpia disposició i fins que entri en vigor el nou sistema d'habilitació de les estacions d'ITV, que resulti de l'aprovació pel Parlament de la llei que reguli amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Pels motius explicitats anteriorment, **l'obertura de noves estacions d'ITV està congelada des de fa més de deu anys**, i aquesta circumstància, juntament amb l'envelliment del parc de vehicles fa que el nombre de vehicles que ha de passar la ITV vagi en augment. El Departament proposant ha detectat la necessitat d'un canvi normatiu que doni estabilitat al marc regulador d'aquesta activitat de prestació del servei d'ITV al mateix temps que permeti incrementar l'oferta del servei.

La proposta inclou, en aquesta llei, el règim jurídic de totes les activitats, atès que resulta necessari garantir la universalitat de la prestació del servei, precisament pel seu caràcter de servei públic, i ha de prestar cobertura a tot el territori de Catalunya i a totes les tipologies de vehicles existents.

El règim de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés, i s'han definit aquells requisits necessaris per a obtenir l'esmentada autorització, que es consideren imprescindibles per a garantir el valor públic de la seguretat i una bona prestació del servei.

## Anàlisi pressupostària

Segons la documentació aportada, s'escull l'alternativa proposada que suposa, a curt termini, 10 operadors més en 25 estacions noves. A mig i llarg termini, un cop estabilitzada la xarxa, la necessitat seria de 6 operadors més i 25 estacions més de les actuals.

La memòria d'avaluació d'impacte quantifica l'increment necessari en **2 dotacions administratives i 4 efectius tècnics**, a causa d'un increment de tasques administratives per la gestió d'autoritzacions i el control dels nous centres d'inspecció.

La memòria valora econòmicament aquestes 6 dotacions amb aquest impacte pressupostari:

- Personal administratiu: 19.000,00€ anuals durant 10 exercicis.
- Personal tècnic: 25.000,00€ anuals durant 10 exercicis.

A més, es preveu impacte pressupostari addicional en **ingressos**, per les taxes de sol·licitud d'autoritzacions. **S'adjunta a continuació un sumari dels impactes informats**:

| **Impacte pressupostari anual** | **Ingressos** | **Despeses** |
|---|---|---|
| Taxes de sol·licitud d'autorització (37 expedients en 10 anys) | 3.800,00 €/exp. | |
| Recursos personal administratiu (2 dotacions) | | 19.000,00 € any/dot. |
| Recursos personal tècnic (4 dotacions) | | 25.000,00 € any/dot. |
| **Impacte previst en 10 anys** | **140.600,00 €** | **1.380.000,00 €** |

La documentació **no aporta cap més detall** respecte dels grups i nivells previstos per les dotacions necessàries, ni el procés de provisió d'aquestes, ja sigui via ampliació de plantilla, inclusió de les necessitats dins avantprojecte de pressupost o ocupació de vacants pressupostades ja existents.

Aquesta unitat directiva entén que, per l'horitzó de 10 anys, es tracta d'una creació de places estructurals. **L'aprovació d'aquest avantprojecte de llei, per si sol, no comporta l'ampliació de la plantilla**, la qual s'haurà d'efectuar mitjançant l'autorització del Govern, d'acord amb el que estableix l'article 35 de la Llei 2/2023, de 16 de març, de pressupostos de la Generalitat de Catalunya per al 2023, prorrogada per a l'exercici 2026.

Des de la Direcció General de Tributs i Joc, del Departament d'Economia i Hisenda, s'ha emès la següent consideració respecte d'aquesta proposta:

*En relació amb la nova regulació de les taxes, aquest centre directiu va emetre l'informe per al Consell Tècnic de l'octubre de 2023 en què, analitzada la seva configuració, no es formulaven objeccions, assenyalant que era indispensable completar l'expedient amb l'estudi dels costos a partir dels quals es fixen les quotes de les taxes analitzades. Examinada la documentació que conforma l'expedient d'elaboració de la norma,* ***no consta dit estudi de costos per a cada una de les quotes de les taxes****. Cal completar la memòria d'avaluació d'impacte."*

També s'ha pronunciat en relació a l'afectació dels ingressos previstos per la proposta:

*"Es vol assenyalar que l'afectació dels ingressos té caràcter excepcional d'acord amb el que disposa l'article 1.1-3 del text refós de la llei de taxes i preus públics, on s'estableix que els recursos regulats per aquesta Llei tenen la naturalesa d'ingrés pressupostari de la Generalitat i de les seves entitats autònomes i entitats gestores i són destinats a satisfer el conjunt de les seves obligacions respectives, llevat que a títol excepcional i per llei s'estableixi l'afectació d'alguns recursos a finalitats determinades.*

Respecte de l'afectació d'aquests ingressos previstos, la Direcció General de Patrimoni ha emès un informe on, entre altres aspectes valorats, considera **adequada l'afectació** dels ingressos provinents de les autoritzacions i concessions administratives. Tradicionalment, aquests recursos han sigut afectats per al departament competent en matèria d'indústria, per ser dedicats a polítiques de suport d'aquest sector.

## Conclusions

D'acord amb l'exposat des de la vessant estrictament pressupostària, aquest centre directiu **informa favorablement** l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), amb el benentès de disposar de crèdit adequat i suficient per assumir aquesta major despesa i que es tramitin les modificacions pressupostàries corresponents, sens perjudici de les valoracions emeses des de la Direcció General de Patrimoni i la Direcció General de Tributs i Joc. S'han de complir les limitacions establertes sobre la plantilla pressupostària de l'article 35 de la Llei 2/2023, de 16 de març, de pressupostos de la Generalitat de Catalunya per al 2023, prorrogada per al 2025.

Des de la Direcció General de Pressupostos s'informa **favorablement** la proposta d'afectació dels ingressos per taxes de sol·licitud d'autorització i de control i supervisió de la prestació del servei, en coherència amb el fet que aquestes taxes ja estaven afectades en el punt 5 de la disposició final primera de la Llei 9/2014, del 31 de juliol, de la seguretat industrial dels establiments, les instal·lacions i els productes, no suposant cap canvi respecte a la situació actual.

La directora general de Pressupostos

**Annex A.7**

**A.7.3 Informe de la Intervenció General de 16 d'abril de 2026.**

**Annex A.7**

**A.7.4 Informe de la Direcció General de Contractació Pública de 15 d'abril de 2026.**

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda
**Direcció General de Contractació Pública**
Subdirecció General de Regulació i Supervisió de la Contractació Pública

# Informe sobre l'Avantprojecte de llei de de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)

Aquest informe s'emet d'acord amb les funcions que l'article 70.*f* del Decret 249/2025, de 18 de novembre, de reestructuració del Departament d'Economia i Finances, atribueix a la Subdirecció General de Regulació i Supervisió de la Contractació Pública.

La proposta de referència té com a objecte abordar una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'ITV a Catalunya i que doni seguretat jurídica als agents operadors que actuen o volen actuar en aquest sector mitjançant l'establiment d'un model coherent que s'adeqüi al marc normatiu europeu. En definitiva, es tracta d'establir un model que atorgui llibertat d'elecció a les persones usuàries, que cobreixi les necessitats dels sectors econòmics que utilitzen vehicles en el seu desenvolupament productiu, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori, que minimitzi l'impacte ambiental amb l'aplicació de mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que permeti una adaptació àgil a les circumstàncies del sector, per minimitzar les càrregues a les persones usuàries, i fer que el servei sigui el més eficaç possible.

Pel que fa a l'àmbit de competències de la Direcció General de Contractació Pública, el text de l'Avantprojecte de llei de de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) estableix determinades previsions en matèria de contractació pública. De conformitat amb el que disposa l'article 3.1.b.1 del Decret 118/2023, de 27 de juny, pel qual s'estableix la composició i el règim jurídic de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya, ens considera preceptiu, en aquest cas, l'informe de la Junta Consultiva de Contractació Pública.

Barcelona,

Responsable jurídica de regulació
i assessorament en contractació

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

**Annex A.7**

**A.7.5 Nota de l'Àrea de Millora de la Regulació de 20 de maig de 2026.**

## Nota sobre l'avaluació de l'impacte de les mesures proposades

**Projecte normatiu:**

Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) -SIG26EMT0418-

**Unitat promotora-Departament:**

Direcció General d'Indústria

**Tècnic/s de l'Àrea de Millora de la Regulació:**

Ester Diéguez i Ivan Olmedo

La memòria d'avaluació ha de seguir l'estructura fixada a les Recomanacions sobre el contingut de la memòria d'avaluació ja que aquesta estructura desenvolupa el procés lògic de l'avaluació.

Alhora, com a consideració general cal posar en relleu que la memòria d'avaluació hauria d'aportar informació sobre les alternatives existents per assolir els objectius perseguits, així com els seus avantatges i desavantatges, de manera que permeti comparar aquestes alternatives i posi en evidència que l'adopció de la norma és la millor opció possible. Tot això, amb el benentès que l'abast i la profunditat d'aquest exercici depenen de la rellevància dels impactes probables i del tipus d'iniciativa, tenint en compte el concepte de proporcionalitat de l'anàlisi. Així doncs, la memòria d'avaluació no hauria de limitar-se a reflectir una justificació de l'opció que finalment s'ha proposat, sinó el conjunt d'alternatives que s'hagin tingut en compte per assolir els objectius de la intervenció.

### 1) Anàlisi del context i identificació de les opcions

#### 1.A. Els problemes que es pretenen solucionar

Pel que fa a aquest apartat, cal recordar que la memòria d'avaluació hauria de ser un document accessible i comprensible per a un lector no especialista. Per tant, es reiteren les recomanacions de sintetitzar la informació més extensa i tècnica i de valorar el trasllat als annexos d'aquells continguts més complexos tècnicament o que dificultin la lectura.

En especial, es suggereix suprimir les consideracions afegides a la darrera versió de la memòria sobre tramitació, atès que aquest és un contingut propi de la memòria general i es valora a l'informe jurídic.

Finalment, seria convenient citar les fonts de les dades aportades (entre altres, la xifra de vehicles detectats sense ITV en vigor o l'evolució del nombre d'inspeccions).

#### 1.C. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

Pel que fa a la identificació d'opcions, es reiteren les consideracions sobre la necessitat de ser més específics pel que fa a la delimitació de les quatre alternatives i, com a mínim, de l'opció de "no fer res" i l'opció proposada, que seria l'alternativa núm. "4. mercat d'accés lliure a l'activitat amb planificació territorial".

En concret, es va demanar que s'expliqués com es configuraren les opcions en relació amb els aspectes següents: les taxes, els règims d'intervenció —i, en especial, el de les estacions

mòbils—, els preus de les inspeccions tècniques i el sistema de continuïtat en la prestació de serveis de les ITV.

També es recomana traslladar a la definició del problema o a un annex les explicacions contingudes en aquest apartat sobre el marc competencial, aspecte que es recorda que seria un dels continguts propis de la memòria general.

## 2) Anàlisi dels impactes econòmics, socials i ambientals més rellevants de les opcions considerades

Al llarg d'aquest apartat s'ofereixen xifres relatives a les quatre alternatives sense que s'expliqui a partir de quines premisses s'han calculat, com s'han calculat ni quines són les fonts de les dades. En relació amb aquestes dades, que finalment serveixen per a la comparació, es reitera la conveniència d'afegir un annex on s'incorporin els concrets càlculs efectuats, s'expliquin les premisses i s'explicitin les fonts utilitzades amb el suficient detall perquè es pugui comprendre quins impactes s'estimen.

### 2.A. Informe d'impacte pressupostari

Cal valorar positivament la incorporació, en la nova versió de la memòria d'avaluació, de la justificació de les taxes a l'annex 5.C "Estudi de costos de les taxes previstes a l'Avantprojecte de llei", com havia demanat l'Àrea de Millora de la Regulació i també ha fet la Direcció General de Tributs i Joc.

Tanmateix, es troba a faltar que s'hagi actualitzat en concordança l'apartat "2.1. Informe d'impacte pressupostari" de la memòria d'avaluació, que afirma que les diferents opcions no comportarien variació dels ingressos per taxes respecte de la situació actual, sinó únicament un "repartiment de l'activitat entre els nous operadors". D'entrada, aquesta afirmació no resulta congruent amb l'opció proposada, atès que la disposició final primera de l'avantprojecte de llei modifica de manera substantiva les taxes vinculades a l'activitat: entre altres, sembla que modifica el fet imposable de la taxa d'autorització d'estacions fixes i de la taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Es recomana, en conseqüència, revisar com a mínim les consideracions relatives a l'opció proposada, però també les efectuades respecte de la resta d'alternatives, atès que l'opció de no fer res no comportaria cap canvi al règim de taxes (es mantindrien les actuals, en una situació que no entren nous operadors al mercat), i les opcions de mercat lliure i de mercat restringit podrien anar acompanyades d'una varietat de configuracions (mantenir les taxes actuals, aplicar les previstes a l'opció proposada, o preveure'n d'específiques —solució aquesta darrera, segurament més coherent amb el model regulador propi de cada opció). Es suggereix, per tant, incloure com a mínim una valoració qualitativa d'aquests aspectes.

Pel que fa als quadres de l'apartat 2.1.5, es dedueix que les xifres d'ingressos s'obtenen de multiplicar el nombre estimat d'expedients d'autorització de cada opció (57 per a l'opció de mercat lliure A.2; 15 per a l'opció de mercat restringit A.3; 37 per a l'opció proposada A.4) per un import unitari de 3.800 € per expedient; i que les xifres de despeses corresponen a la suma del cost salarial anual de l'increment de personal (19.000 €/any per administratiu i 25.000 €/any per tècnic), multiplicat per un horitzó de 10 anys, més —en el cas de l'opció de mercat restringit— el cost del contracte de planificació territorial (100.000 €). Aquesta interpretació, però, tampoc sembla encaixar amb l'annex 5.C:

- L'import unitari emprat (3.800 €) no es correspon exactament amb la quota efectiva de la taxa d'autorització d'estació fixa estimada a l'annex 5.C (3.727,70 €)[1].
- El quadre sembla que incorpora com a ingressos únicament les taxes d'autorització d'estacions fixes, però no els ingressos derivats de la taxa de control i supervisió d'estacions fixes i mòbils.
- El nombre d'expedients estimats per a cada opció (57/15/37) no apareix justificat al cos de la memòria, ni queda clar el seu encaix amb el ritme d'obertura d'estacions descrit qualitativament a les explicacions de cada alternativa.

A banda d'això, els quadres de quantificació dels impactes sobre l'Administració de l'apartat 2.B incorporen una columna específicament denominada "Cost gestió AP" (cost de gestió de l'Administració pública), expressada en euros, que recull conceptes com la gestió de modificació de la llei, la gestió d'expedients d'autorització d'obertura i tancament d'estacions, la tramitació dels contractes per a l'estudi d'ampliació de la xarxa o la gestió dels concursos d'adjudicació. Aquests conceptes, per la seva pròpia naturalesa, són costos relatius als recursos personals i materials de l'Administració de la Generalitat i, per tant, haurien d'estimar-se en aquest apartat. Es recomana traslladar-hi aquests costos, juntament amb una explicació sobre la seva eventual vinculació amb les taxes estimades a l'annex 5.C.

Finalment, l'opció proposada incorpora una previsió rellevant des del punt de vista patrimonial i pressupostari que no és objecte de valoració en aquest apartat: el règim previst a les disposicions addicionals primera a quarta en l'Avantprojecte de llei en relació amb el procés de reversió dels béns dels antics concessionaris i el dret d'adquisició preferent. Es recomana, com a mínim, incorporar una valoració qualitativa d'aquests impactes en relació amb l'opció proposada i, si fos possible, una estimació quantitativa.

**2.B. Informe impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives**

a) Quantificació de les càrregues administratives

Pel que fa a la quantificació de les càrregues administratives, la metodologia emprada a la memòria d'avaluació (apartat 2.2) consisteix a multiplicar, per a cada concepte i per a cada fase temporal (0-2 anys, 3-5 anys, 6-10 anys), el nombre d'expedients[2] pel nombre de dies de dedicació i el nombre de persones implicades, aplicant un cost diari implícit estimat al voltant de 125 €/dia. Aquesta aproximació té algunes mancances importants.

En primer lloc, barreja en un mateix quadre les càrregues administratives empresarials (CA emp) i els costos de gestió de l'Administració Pública (CGAP), que són conceptes diferents: les primeres recauen sobre les empreses; els segons són costos que afecten els recursos i el personal de l'Administració i, com s'ha indicat, haurien d'estimar-se en l'informe d'impacte pressupostari.

En segon lloc, no aplica la metodologia de referència de l'Administració de la Generalitat per a la quantificació de càrregues administratives, que és el Model de Costos Estàndard (MCE). El MCE és la metodologia incorporada a la Guia de Bones Pràctiques per a l'elaboració i la

[1] L'AMR té dubtes sobre com s'ha aplicat el factor de costos indirectes.

[2] Es dedueix que només es fa referència a l'apertura i tancament de les ITV fixes, tanmateix hi ha més tipus de càrregues administratives. En concret, a l'opció de "no fer res" hi ha un seguit de càrregues administratives relacionades amb l'exercici de l'activitat de les ITV actualment autoritzades i el seu cost no és 0, tal com s'afirma a la memòria d'avaluació.

revisió de la normativa amb incidència en l'activitat econòmica (Acord GOV/63/2010, de 13 d'abril), i la seva aplicació té caràcter preceptiu d'acord amb la disposició final primera del Decret 131/2022[3]. Aquesta metodologia[4] és més acurada, ja que parteix de la identificació concreta de les obligacions d'informació imposades, quantifica els paràmetres de temps i preu ajustats a qui efectivament realitza la tasca, estima el conjunt d'empreses afectades i anualitza el cost de les càrregues, la qual cosa fa innecessari plantejar escenaris temporals.

Caldria identificar i quantificar segons la metodologia MCE les obligacions d'informació de l'opció proposada i de l'opció de "no fer res", com a mínim. Per a les opcions de mercat lliure i de mercat restringit, n'hi ha prou amb una valoració qualitativa sobre si comporten un increment o una reducció de càrregues respecte de l'opció de "no fer res". Per facilitar aquesta tasca i sens perjudici del millor criteri de la unitat promotora, s'adjunten a aquestes observacions, una proposta d'identificació i quantificació de les càrregues administratives que actualitza la proposta tramesa en les observacions anteriors i que s'hauria d'incorporar com a annex de la memòria d'avaluació, un cop suprimides les consideracions explicatives fetes al full de l'opció proposada.

b) Justificació dels règims d'intervenció[5]

En aquest apartat caldria també analitzar i justificar els règims d'intervenció administrativa de cadascuna de les alternatives plantejades, o com a mínim, els de l'opció proposada. Es reiteren, doncs, les consideracions que l'Àrea de Millora de la Regulació ja va formular, que continuen vigents i que coincideixen amb diverses de les qüestions plantejades en fase d'audiència, informació pública i emissió d'informes preceptius -en particular, l'informe IR 73/2024 de l'Autoritat Catalana de la Competència-

Per tant, com a mínim respecte de l'opció proposada caldria explicar, en termes de necessitat i proporcionalitat: (i) el règim d'autorització administrativa amb acreditació ENAC per a les estacions fixes (articles 4.1 i 12 de l'Avantprojecte); (ii) el règim aplicable a les estacions mòbils de contracte de serveis (articles 4.3 i 21 de l'Avantprojecte), amb una anàlisi específica de les raons que justifiquen un règim diferenciat del d'autorització i (iii) el règim diferenciat aplicable a les ITV de vehicles de massa màxima de 3500 Kg i del taxi, a la flota de la Generalitat i a les flotes d'empreses municipals de transport (apartats 4 a 7 de l'article 4 de l'Avantprojecte). Pel que fa a l'opció de mercat lliure, caldria valorar els efectes positius i negatius del que sembla deduir-se com a règim autoritzatori amb els requisits mínims; per a l'opció de mercat restringit, caldria fer la mateixa valoració respecte d'un règim que sembla pròxim al concessional, sobre el qual es disposa de l'experiència pràctica derivada de l'aplicació de la normativa vigent anul·lada.

c) Simplificació normativa

Seria convenient valorar la simplificació normativa pel que fa a l'opció de "no fer res" i l'opció proposada, com a mínim. En el cas de l'opció proposada, la disposició derogatòria de l'Avantprojecte de llei substitueix un marc normatiu fragmentat i parcialment anul·lat per una norma única i sistemàtica, contribuint així de manera significativa a la seguretat jurídica dels

---

[3] Decret 131/2022, de 5 de juliol, del Reglament de la Llei de facilitació de l'activitat econòmica.

[4] Us recomanem consultar el document: Exemple de quantificació de càrregues administratives per a les empreses (2025)

[5] Es recomana revisar les alertes efectuades sobre aquests règims d'intervenció en les observacions anteriors i també les que encara s'efectuen a l'Excel amb la proposta de quantificació.

operadors del servei i dels usuaris. Per a les opcions de mercat lliure i de mercat restringit, n'hi ha prou amb una valoració qualitativa equivalent.

### 2.D. Informe d'impacte econòmic i social

La memòria d'avaluació analitza l'impacte econòmic i social de les opcions a partir de set indicadors (I.1 a I.7) que avaluen, respectivament, el valor mitjà de les tarifes[6] (I.1), el temps mitjà d'espera (I.2), la distància mitjana a l'estació més propera (I.3), la distància màxima (I.4), la distància a l'estació de la competència (I.5), el percentatge d'absentisme[7] (I.6) i el nivell d'inspeccions desfavorables (I.7). Per a cada indicador, la memòria assigna un valor qualitatiu (per exemple, "tarifa 45 €" o "temps mitjà d'espera 30 dies") a cada opció i en cada un dels tres escenaris temporals (2 primers anys, 3r-5è any, 6è-10è any). A continuació, els monetitza aplicant unes fórmules de conversió que combinen aquests valors amb un volum anual d'inspeccions (3-3,25 milions d'actuacions) i uns paràmetres unitaris fixos (6 €/dia d'espera; 0,35 €/km de desplaçament; etc.). El resultat agregat dels tres escenaris dona, per cada opció, una xifra única en € que permet una comparació final.

Sobre aquesta aproximació, cal valorar, en primer lloc, que els valors unitaris emprats en la monetització (6 €/dia d'espera, 0,35 €/km, entre altres) no estan justificats amb cap font, ni s'indica si provenen de manuals de referència, de criteris d'altres administracions o de càlculs propis. En segon lloc, els valors qualitatius assignats a cada indicador i opció (temps d'espera, distàncies, percentatges d'absentisme, entre altres) tampoc apareixen justificats ni qualitativament ni amb dades empíriques actualitzades ni amb la metodologia d'estimació. En tercer lloc, la lògica conceptual d'alguns indicadors és discutible: per exemple, el fet de comptabilitzar les "inspeccions desfavorables" (I.7) com a benefici social pot ser equívoc, atès que en realitat és un indicador de detecció de defectes que tant pot reflectir un nivell elevat de qualitat de la inspecció com un envelliment del parc mòbil. Es recomana, per tant, revisar aquests indicadors

D'altra banda, pel que fa a l'opció proposada, caldria aprofundir en la justificació, en termes de necessitat i proporcionalitat, dels requisits que estableixen la ponderació territorial i la zonificació previstes a l'annex 1 de l'avantprojecte de llei, atesa la seva incidència rellevant tant sobre la configuració del mercat com sobre l'accés efectiu al servei per part dels usuaris.

En particular, fora convenient explicitar:

- Els criteris objectius emprats per agrupar les comarques en les tres zones (A, B i C).
- La proporcionalitat dels requisits específics que s'exigeixen a cada zona i la relació causal entre aquests requisits concrets i l'objectiu de garantir la cobertura territorial.

---

[6] Caldria justificar, en termes de necessitat i proporcionalitat, el sistema de preus previst a l'opció proposada. L'avantprojecte de llei (article 7) elimina l'establiment generalitzat i obligatori de tarifes màximes -present en una versió del text anterior- i el substitueix per un sistema de lliure fixació de tarifes pels operadors, amb la salvaguarda que l'Administració pugui establir tarifes màximes o fixes per a serveis concrets mitjançant resolució motivada, quan ho consideri necessari.

[7] Si es valora l'absentisme, s'entén que es disposa de dades de personal de les ITV. Es recorda que aquesta dada no s'ha incorporat al Test de pimes, tampoc la de volum de negoci. Seria bo també especificar les raons per les quals no hi ha pimes al sector actualment i si es preveu que amb la nova regulació n'hi hagi.

- La lògica del mecanisme de compensació territorial (1 estació nova a la zona A per cada 4 línies que s'obrin a les zones B o C), i la seva proporcionalitat respecte d'alternatives menys restrictives.
- El nexe causal entre la mesura i l'impacte que se li atribueix: la memòria d'avaluació atribueix a la ponderació territorial els valors positius dels indicadors de distància i temps d'espera de l'opció proposada (I.2, I.3, I.4.).

**3) Comparació de les opcions considerades**

Pel que fa a la comparació, es recomana revisar el contingut de l'apartat un cop ateses les consideracions anteriors. Alhora, es reitera la conveniència d'aplicar una anàlisi multicriteri[8], que reforçaria la coherència de l'anàlisi continguda a la memòria d'avaluació. Per facilitar aquesta anàlisi, en l'annex, s'exemplifica com hauria de desenvolupar-se, proposta que hauria de ser revisada i corregida per la unitat promotora.

**4) Implementació, seguiment i avaluació de la norma**

En aquest apartat manca referir-se a l'eventual desplegament reglamentari i les futures instruccions a adoptar, aspectes que seria bo incorporar.

Així mateix, es recomana revisar la redacció dels articles 7.1 i 8 a l'efecte de clarificar que amb l'emissió d'aquestes instruccions no s'està atribuint potestat reglamentària a la persona titular competent en matèria de seguretat industrial, en coherència amb el sistema institucional català[9].

**5) Annex. Anàlisi multicriteri**

**5.1. Identificació de les opcions a analitzar**

Les opcions a considerar són les identificades a l'apartat 1.C de la memòria d'avaluació:

- A.1[10]: No fer res o mantenir la situació actual.
- A.2: Mercat d'accés lliure a l'activitat.
- A.3: Mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
- A.4: Mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial (opció proposada).

**5.2. Selecció dels criteris i la seva vinculació amb els objectius**

Atenent als objectius identificats, es defineixen els criteris de selecció de les alternatives següents sens perjudici del millor criteri de la unitat promotora.

---

[8] Per si us pot ser d'utilitat, us recordem que podeu consultar la nota metodològica sobre l'anàlisi multicriteri i les plantilles de les possibles matrius de decisió a la Intranet de Presidència. Igualment, us recomanem que reviseu l'exemple de la Memòria d'avaluació d'impacte del Projecte de decret de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya (apartat 3 i annex 5)

[9] Sobre aquesta concreta qüestió es recomana consultar a l'assessoria jurídica del departament.

[10] Cal valorar si caldria introduir les opcions A.1.1 i A.1.2 que només apareixen a l'apartat 3 de la memòria d'avaluació.

| Criteri | Objectius vinculats | Caràcter |
|---|---|---|
| C1. Seguretat jurídica del marc regulador | OG 1, OG 3 i OE 3 | Qualitatiu |
| C2. Proporcionalitat dels règims d'intervenció (necessitat i proporcionalitat) | OG 1, OG 2, OG 3, OE1, OE2 i OE 3 | Qualitatiu |
| C3. Distància mitjana a l'estació més propera | OG 2, OE2, OE4 | Quantitatiu (indicador I.3) |
| C4. Equilibri territorial: distància màxima a l'estació més propera | OG 2 i OE 4 | Quantitatiu (indicador I.4) |
| C5. Nivell de tarifes aplicades per al servei (sistema de preus que afecti positivament els usuaris) | OG 2, OE 2 i OE 4 | Quantitatiu (indicador I.1) |
| C6. Reducció del temps mitjà d'espera per accedir al servei | OG 2, OE 2 i OE 4 | Quantitatiu (indicador I.2) |
| C7. Flexibilitat normativa per a futures adaptacions del marc legal | OG 3, OE 2 i OE 4 | Qualitatiu |
| C8. Reducció de l'absentisme dels usuaris | OG 4, OE 2 i OE 4 | Quantitatiu (indicador I.6) |

### 5.3. Establiment de la puntuació

S'adopta una escala de 0 a 25 punts per cada criteri, on:

- **25 punts** = el criteri s'assoleix plenament respecte de l'opció de "no fer res"
- **15 punts** = el criteri s'assoleix de manera substancial
- **10 punts** = el criteri s'assoleix de manera parcial
- **5 punts** = el criteri s'assoleix de manera limitada
- **0 punts** = referència de l'opció de "no fer res"

### 5.4. Càlcul de la puntuació per cadascuna de les alternatives

Aplicant les puntuacions als vuit criteris definits per a cada alternativa, s'obté la valoració següent:

| Criteri | A.1 No fer res | A.2 Mercat lliure | A.3 Mercat restringit | A.4 Proposada (Mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial) |
|---|---|---|---|---|
| C1. Seguretat jurídica del marc regulador | 0 | 15 | 10 | 15 |
| C2. Proporcionalitat dels règims d'intervenció | 0 | 25 | 5 | 15 |
| C3. Distància mitjana al servei | 0 | 5 | 15 | 15 |
| C4. Distància màxima al servei | 0 | 5 | 15 | 15 |
| C5. Nivell de tarifes | 0 | 10 | 5 | 15 |
| C6. Temps mitjà d'espera | 0 | 25 | 15 | 25 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| C7. Flexibilitat normativa | 0 | 10 | 5 | 15 |
| C8. Reducció de l'absentisme | 0 | 15 | 10 | 25 |
| **TOTAL** | **0** | **110** | **80** | **140** |

### 5.5. Ordenació de les alternatives

A partir d'aquestes puntuacions atorgades amb caràcter exemplificatiu, l'ordre de preferència de les opcions seria el següent: en primer lloc, l'opció proposada (A.4, mercat lliure amb ponderació territorial); en segon lloc, l'opció de mercat lliure (A.2); en tercer lloc, l'opció de mercat restringit (A.3); i en darrer lloc, l'opció de no fer res (A.1).

Aquesta anàlisi és exemplificativa i té limitacions importants que ja s'han posat en relleu al llarg de les observacions: per exemple, la valoració tant dels criteris qualitatius com quantitatius s'ha fet a partir dels valors i explicacions recollits actualment a la memòria d'avaluació la qual, com s'ha assenyalat, seria convenient revisar.

Responsable d'anàlisi de projectes normatius  Cap de l'Àrea de Millora de la Regulació

**Annex A.7**

**A.7.6 Informe 12/2026, de 30 de juny, del Ple de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya, sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

**Informe 12/2026, de 30 de juny, del Ple de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya, sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV)**

## Antecedents

**I**. El secretari general del Departament d'Empresa i Treball ha sol·licitat l'emissió d'informe d'aquesta Junta Consultiva de Contractació Pública sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

**II.** Del text de l'Avantprojecte de llei, que s'ha tramès juntament amb l'informe jurídic preliminar de data 6 de novembre de 2023, emès per l'Assessoria Jurídica del Departament d'Empresa i Treball, cal fer referència, a l'efecte de l'emissió d'aquest informe, a les disposicions següents:

"**Títol I. Disposicions generals**

**Article 1. Objecte**
L'objecte d'aquesta Llei és regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles.

**Article 2. Àmbit d'aplicació**
Aquesta Llei és aplicable a les persones físiques o jurídiques que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya.

**Article 3. Definicions**
Als efectes del que disposa aquesta Llei i la normativa que la desplega, s'entén per:
[...]
k) Servei d'ITV: servei d'interès general que té per objecte la realització de les inspeccions tècniques de vehicles i els tràmits administratius d'ITV, a fi de garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, d'acord amb el que preveu la normativa i la reglamentació tècnica específica.
[...]

**Article 4. Règim de prestació del servei d'ITV**
1. El règim de prestació del servei d'ITV en estacions fixes és el d'autorització administrativa, en el marc d'un mercat de lliure accés.
2. L'obtenció de l'autorització no eximeix als agents operadors de l'obligació d'obtenir els permisos i llicències d'altres administracions públiques que siguin necessaris per construir o bé posar en funcionament l'estació d'ITV, i s'atorga sens perjudici del compliment d'altres normatives, especialment les relatives a la seguretat laboral, el consum, l'ordenació del territori i el medi ambient.
3. La prestació del servei d'ITV en unitats mòbils és realitzada pels agents operadors que resultin adjudicataris del contracte de serveis que serà convocat a l'efecte.
4. Es poden autoritzar estacions fixes per poder prestar el servei d'ITV dels vehicles que integren el parc mòbil de la Generalitat de Catalunya.
5. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles que integren la flota d'empreses de transports de passatgers de titularitat pública en estacions específicament creades a aquest efecte.
6. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV per realitzar inspeccions tècniques exclusivament a vehicles de massa màxima autoritzada superior a 3.500 kg.
7. Es poden autoritzar estacions fixes per la prestació del servei d'ITV per realitzar gestions de tràmits administratius d'ITV per qualsevol tipus de vehicle, i inspeccions tècniques i verificacions de taxímetres exclusivament a vehicles que prestin el servei de taxi.

8. Per resolució de la persona titular de la direcció general competent en matèria de seguretat industrial es pot establir la prestació subsidiària del servei, de manera total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a l'efecte de garantir la universalitat del servei.

**Article 5. Funcions dels agents operadors de la ITV**
[...]

**Article 6. Règim d'incompatibilitats del servei d'ITV**
Les persones físiques operadores, els socis i sòcies de la persona jurídica operadora, així com el personal directiu i la resta del personal que presta el servei d'ITV de l'agent operador, ha de complir el règim d'incompatibilitats previst a la normativa bàsica que regula el servei d'ITV.
Tampoc poden tenir participació directa o indirecta en les activitats següents:
a) Transport per carretera
b) Comerç de vehicles automòbils
c) Disseny, construcció, reformes i reparació i manteniment de vehicles automòbils.
d) Gestories administratives relacionades amb l'àmbit de l'automoció.
e) Companyies, mútues i persones professionals relacionades amb l'àmbit de l'assegurança dels vehicles automòbils.

**Article 7. Tarifes del servei d'ITV**
[...]

**Article 8. Condicions específiques de prestació del servei d'ITV**
1. Les condicions específiques de prestació del servei d'ITV es determinen per Instrucció Tècnica.
2. Aquestes condicions han d'incloure els aspectes següents:
a) Les condicions d'accés dels vehicles a les estacions fixes i a les unitats mòbils d'ITV.
b) Les condicions que han de complir les persones que condueixen els vehicles a les estacions fixes i unitats mòbils d'ITV.
c) Les condicions del sistema de concertació de cita prèvia.
d) Les condicions mínimes d'oferta dels serveis d'ITV que es presten.
e) Les condicions que s'han de complir en la gestió i la resolució dels tràmits administratius d'ITV.
f) Les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els agents operadors d'ITV, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries.
g) Les condicions del sistema d'informació a les persones usuàries dels serveis prestats pels agents operadors d'ITV, amb referència als usos lingüístics i el respecte als drets lingüístics.
h) Les condicions del sistema de presentació i atenció de consultes, queixes i suggeriments pels serveis que presten els agents operadors d'ITV.
i) L'abast de l'activitat desenvolupada.
j) L'ús de les estacions fixes i de les unitats mòbils d'ITV, així com el desenvolupament d'activitats alienes a les actuacions autoritzades.
k) L'estructura de la carta de serveis de les estacions fixes i unitats mòbils d'ITV a disposició de les persones usuàries.
l) L'estructura de les actuacions del servei d'ITV.
m) La infraestructura del personal tècnic relacionat amb l'activitat inspectora del servei d'ITV
n) Qualsevol altre aspecte que l'òrgan competent consideri necessari per a la prestació del servei.

**Article 9. Requisits que han de complir els agents operadors per a la prestació del servei d'ITV**
1. Els requisits generals que han de complir els agents operadors per prestar el servei d'ITV, són els següents:
a. Tenir l'acreditació, segons la norma UNE-EN-ISO 17020, com a organisme de tercera part en la ITV, emesa per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), de conformitat amb els requisits i les obligacions per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que especifica aquesta Llei. L'abast d'aquesta acreditació ha d'incloure tots els tipus d'inspecció i tràmits administratius d'ITV previstos en la normativa específica que regula la ITV.

b. Complir amb el règim d'incompatibilitats que preveu l'article 6 d'aquesta Llei.
c. Acreditar i justificar l'accés adequat a les estacions fixes i unitats mòbils tenint present els tipus de vehicles que poden ser inspeccionats d'acord amb l'abast de l'acreditació de l'ENAC.
d. Estar al corrent del compliment de les obligacions derivades de la finalització del règim de prestació del servei d'ITV que estava vigent amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, incloent aquelles que implica la reversió patrimonial dels béns que eren propietat de les concessionàries del servei i que han de ser inscrits a nom de la Generalitat de Catalunya i les compensacions econòmiques a favor de la Generalitat de Catalunya que es deriven de la reversió d'aquells béns que no eren propietat de les concessionàries.
e. Complir la resta de requisits, obligacions i condicions per l'activitat del servei d'ITV, establerts en la normativa aplicable.
2. Addicionalment, i com a requisits específics, els agents operadors que vulguin obtenir l'autorització per prestar el servei d'ITV en estacions fixes, han de complir els requisits següents:
a. acreditar la disponibilitat dels terrenys o de l'edificació on es pretén desenvolupar l'activitat
b. complir les condicions de ponderació territorial per a la prestació del servei d'ITV en estacions fixes que es defineixen en l'apartat 1 de l'annex 1 d'aquesta Llei, a excepció de les estacions fixes previstes als apartats 4, 5, 6 i 7 de l'article 4, les quals no requeriran el compliment previ de les condicions de ponderació territorial per ser autoritzades.
3. Addicionalment, i també com a requisit específic, els agents operadors que vulguin prestar el servei d'ITV en unitats mòbils, han de tenir com a mínim una estació fixa d'ITV autoritzada a Catalunya amb línies d'inspecció de tipus universal.

**Article 10. Obligacions dels agents operadors que presten el servei d'ITV**
[...]

**Article 11. Universalitat del servei d'ITV**
1. El servei d'ITV està destinat a ser universal, prestant cobertura:
a) a tot el territori
b) a totes les tipologies de vehicles
c) a totes les tipologies d'inspeccions i tràmits administratius d'ITV, d'acord amb les condicions específiques de prestació del servei que preveu l'article 8
2. Per facilitar i garantir la prestació del servei d'ITV i la seva accessibilitat a la totalitat del territori, les comarques de Catalunya s'assignen a tres possibles zones de prestació del servei en estacions fixes i a dues possibles zones de prestació del servei en unitats mòbils, atenent a criteris objectius del cens del parc mòbil de vehicles existents i de dispersió geogràfica.

**Títol II. Servei d'ITV en estacions fixes**
[...]

**Títol III. Servei d'ITV en unitats mòbils**

**Article 20. Cobertura del servei d'ITV en unitats mòbils**
[...]

**Article 21. Procediment per a l'adjudicació del servei d'ITV en unitats mòbils**
1. La prestació del servei d'ITV en unitats mòbils és realitzada per l'agent operador adjudicatari del contracte de serveis corresponent.
2. Els plecs reguladors d'aquest procediment d'adjudicació han d'incloure les condicions específiques de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.
3. L'adjudicació del contracte de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils implica l'autorització per exercir l'activitat de prestació del servei d'ITV en la zona definida als plecs.
4. Les unitats mòbils s'anotaran al Registre d'agents de la seguretat industrial de Catalunya (RASIC), fent constar les estacions fixes a què estan vinculades així com l'agent operador que n'és titular.

**Títol IV. Control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei d'ITV**

[…]

**Disposicions**
[…]

**Annex 1. Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes**
[…]

**Annex 2. Condicions de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils**
[…]

**Annex 3. Fiances per afrontar les possibles responsabilitats per incompliments**
[…]"

## Consideracions jurídiques

**I.** L'article 3.1.b del Decret 118/2023, de 27 de juny, pel qual s'estableix la composició i el règim jurídic de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya, estableix que correspon a aquesta Junta Consultiva informar amb caràcter preceptiu respecte als projectes de disposicions de caràcter general de la Generalitat de Catalunya en matèria de contractació pública. D'altra banda, l'article 8.1.a del mateix Decret 118/2023 atribueix al Ple de la Junta Consultiva l'aprovació d'aquests informes.

**II.** Ateses les competències d'aquesta Junta com a òrgan consultiu específic en matèria de contractació pública de Catalunya, l'anàlisi del contingut de l'Avantprojecte de llei se circumscriu a la seva adequació a la dita normativa i al respecte als principis que l'inspiren.

D'acord amb el seu **Preàmbul**, l'objectiu últim d'aquesta llei és abordar una regulació que desenvolupi un nou marc normatiu del model de prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya i que doni seguretat jurídica als agents operadors d'aquest sector mitjançant l'establiment d'un model coherent que s'adeqüi al marc normatiu europeu. En aquest sentit, s'assenyala que la finalitat de la regulació és establir un model que atorgui llibertat d'elecció a les persones usuàries, que cobreixi les necessitats dels sectors econòmics que utilitzen vehicles en el seu desenvolupament productiu, que garanteixi que el servei es presta de manera suficient a tot el territori, que minimitzi l'impacte ambiental amb l'aplicació de mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions i que permeti una adaptació àgil a les circumstàncies del sector, per minimitzar les càrregues a les persones usuàries i fer que el servei sigui el més eficaç possible.

Pel que fa a l'articulat de l'Avantprojecte de llei, l'**article 1** n'estableix l'objecte, que consisteix a regular, dins l'àmbit de competències de la Generalitat de Catalunya, el règim jurídic aplicable al servei d'inspecció tècnica de vehicles; l'**article 2**, relatiu a l'àmbit subjectiu, disposa que aquesta Llei és aplicable a les persones físiques o jurídiques que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya; i l'**article 3** conté les definicions de diferents aspectes i conceptes que són objecte d'aquesta regulació, entre les quals s'inclou la del servei d'ITV com un "servei d'interès general que té per objecte la realització de les inspeccions tècniques de vehicles i els tràmits administratius d'ITV, a fi de garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, d'acord amb el que preveu la normativa i la reglamentació tècnica específica".

Amb relació al règim de prestació del servei d'ITV, l'**article 4** distingeix el règim relatiu a les estacions fixes que és el d'autorització administrativa "en el marc d'un mercat de lliure accés", i el règim de les estacions mòbils, respecte de les quals s'estableix que la prestació del servei "és realitzada pels agents operadors que resultin adjudicataris del contracte de serveis que serà convocat a l'efecte".
Així, pel que fa a les estacions fixes, tal com s'assenyala en l'exposició de motius de l'Avantprojecte de llei, aquest article 4 manté el règim d'autorització per a l'atribució de la prestació d'aquest servei, règim que va passar a substituir la figura de la concessió administrativa ja en la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial —encara vigent pel que fa a les estacions de serveis d'inspecció tècnica de vehicles.[1]

En l'àmbit de la Unió Europea, la Directiva 2014/45/UE, de 3 d'abril, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques de vehicles de motor i dels seus remolcs, estableix a l'article 4 que "las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público encargado por dicho Estado miembro de este cometido o de unos organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos privados autorizados para ello". Per la seva banda, la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrer, sobre contractació pública, al·ludeix a la llibertat dels estats membres a l'hora d'organitzar la prestació dels serveis d'interès general.[2]

Així, el servei d'inspecció tècnica de vehicles objecte de regulació, que té per finalitat garantir la seguretat i la protecció del medi ambient, tal com s'apunta en l'exposició de

---

[1] Tenint en compte la competència de les comunitats autònomes per determinar la forma i les condicions de prestació d'aquest servei —com va assenyalar el Tribunal Constitucional en la Sentència 332/2005, de 15 de desembre—, el Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles —i que transposa en el nostre dret intern la Directiva 2014/45/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques de vehicles de motor i dels seus remolcs—, disposa a l'article 14 que l'execució material de les inspeccions tècniques podrà ser exercida per les comunitats autònomes directament, o a través de societats d'economia mixta, o per empreses privades, en règim de concessió administrativa o autorització. En l'àmbit de Catalunya, ja la Llei 12/2008, de 31 de juliol, esmentada, al·ludeix en el seu preàmbul a la substitució en la prestació del servei d'ITV del règim de concessió pel d'autorització administrativa, i en aquest sentit estableix a l'article 26 que aquest és el règim de prestació dels serveis d'inspecció.

[2] Convé precisar, com apunta la mateixa Directiva 2014/45/UE, i com més explícitament va assenyalar el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) en la Sentència de 15 d'octubre de 2015 (assumpte C-168/14), que les activitats d'inspecció tècnica de vehicles estan excloses de l'àmbit d'aplicació de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, relativa als serveis en el mercat interior, que limita l'àmbit d'aplicació del règim d'autorització i que només ho permet, d'acord amb l'article 9, quan concorrin acumulativament aquestes tres condicions: que el règim d'autorització no sigui discriminatori; que es justifiqui per una raó imperiosa d'interès general; i que l'objectiu perseguit no es pot aconseguir mitjançant una mesura menys restrictiva. Pel que fa a la normativa de contractació pública, la Directiva 2014/24/UE recorda en el considerant 6è que aquesta no "debe tratar la liberalización de servicios de interés económico general reservados a las entidades públicas o privadas" i que "los Estados miembros gozan de libertad para organizar la prestación de (...) los servicios de interés económico general o los servicios no económicos de interés general, o una combinación de ambos".

motius de l'Avantprojecte, té la consideració de servei d'interès general i està sotmès al principi de lliure competència, amb reserva per part del poder públic de funcions de regulació i control.[3]
Pel que fa a la prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, l'article 4 al·ludeix a la seva atribució als operadors "que resultin adjudicataris del contracte de serveis que serà convocat a l'efecte". Respecte d'aquesta previsió, i partint del fet que el "contracte" se subscriu d'acord amb la normativa de contractació pública,[4] procedeix una primera observació en el sentit que cal substituir el terme "adjudicataris" per "contractistes" —tenint en compte que en contractació pública l'adjudicació del contracte no comporta la seva perfecció, atès que és la formalització la que determina l'existència del contracte i, per tant, fa néixer els drets i obligacions que se'n deriven. A més, cal apuntar també la conveniència d'establir una fórmula que no prequalifiqui la tipologia de contracte que procedeix, de manera que es proposa valorar la substitució de la referència al "contracte de serveis" per la previsió genèrica que el contracte se subscrigui d'acord amb la normativa de contractació pública.

En darrer terme, l'article 4 també disposa que "per resolució (..) es pot establir la prestació subsidiària del servei, de manera total o parcial, per qualsevol forma de gestió directa o indirecta d'acord amb la normativa aplicable, a l'efecte de garantir la universalitat del servei". Respecte d'aquesta previsió, únicament és procedent apuntar que en la referència a la "normativa aplicable" cal entendre-hi inclosa la de contractació pública.

D'altra banda, els **articles 8, 9 i 10** de l'Avantprojecte regulen les condicions específiques de prestació del servei d'ITV i els requisits i condicions que han de complir els agents operadors per prestar aquest servei, així com les condicions previstes en els **annexos 1 i 2**, qüestions aquestes que seran aplicables als supòsits que es dugui a terme la contractació d'aquest servei i que, per tant, podran referenciar-se en els plecs i en els mateixos contractes.

Pel que fa específicament a la previsió de l'article 8.2.f de l'Avantprojecte, que disposa que entre les condicions específiques de prestació d'aquest servei s'han d'incloure "les condicions d'atenció al públic dels serveis que presten els agents operadors d'ITV, que han d'incloure el respecte als drets lingüístics en l'atenció a les persones usuàries", convé apuntar que en l'àmbit de la contractació pública aquesta Junta Consultiva ha recomanat la

---

[3] En aquest sentit el Tribunal Suprem assenyala en la Sentència de 19 de febrer de 2014 que "es verdad que el ejercicio de la inspección técnica de vehículos ha de estar sometida al control del Estado (...), pero ello no impide su prestación en régimen de autorización y en competencia, pues dicho control del Estado no requiere la limitación en el número de sujetos que lo puedan desarrollar o un determinado régimen concesional".
[4] Certament, aquesta contractació seria conforme amb la limitació establerta a l'article 17 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, que prohibeix que puguin ser objecte d'un contracte de serveis aquells que impliquin exercici de l'autoritat inherent als poders públics, en tant que els serveis d'ITV no participen de l'exercici de poder públic —com així s'afirma expressament en l'STJUE de 15 d'octubre de 2015 (assumpte C-168/14), citada. En el mateix sentit, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya ja havia assenyalat en les sentències 27/2014 o 530/2012 que si bé la configuració sectorial relativa al servei d'inspecció tècnica de vehicles "tiene un marcado perfil de autoridad, (…) no es menos cierto que la autoridad queda atribuida a la Administración en las facultades de control y sanción que se le reconocen.

incorporació de clàusules lingüístiques per garantir l'ús normal del català en la prestació dels serveis adreçats a la ciutadania, així com el seu dret d'opció lingüística.[5]

Finalment, pel que fa a l'**article 21** de l'Avantprojecte de llei, que regula la prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, addicionalment a haver de tenir en compte les consideracions ja efectuades respecte de la regulació d'aquest règim de prestació continguda en l'article 4 de l'Avantprojecte, cal apuntar la conveniència d'adequar el títol del precepte al seu contingut, de manera que en comptes d'intitular-lo "procediment per a l'adjudicació del servei d'ITV en unitats mòbils", s'intitulés "contractació del servei d'ITV en unitats mòbils", atès que l'article no conté pròpiament una regulació del procediment. En coherència, en el cos del precepte sembla també més convenient substituir la referència als "plecs reguladors d'aquest procediment d'adjudicació" per "plecs reguladors d'aquesta contractació" sotmesa a la normativa de contractació pública.

Un cop analitzat el contingut de l'Avantprojecte de llei amb incidència en matèria de contractació pública, que s'estima conforme a dret, el Ple de la Junta Consultiva de Contractació Pública

**Informa**

Favorablement l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV), d'acord amb les consideracions efectuades en aquest informe.

**Aprovat pel Ple de la Junta Consultiva de Contractació Pública en la sessió duta a terme en data 30 de juny de 2026.**

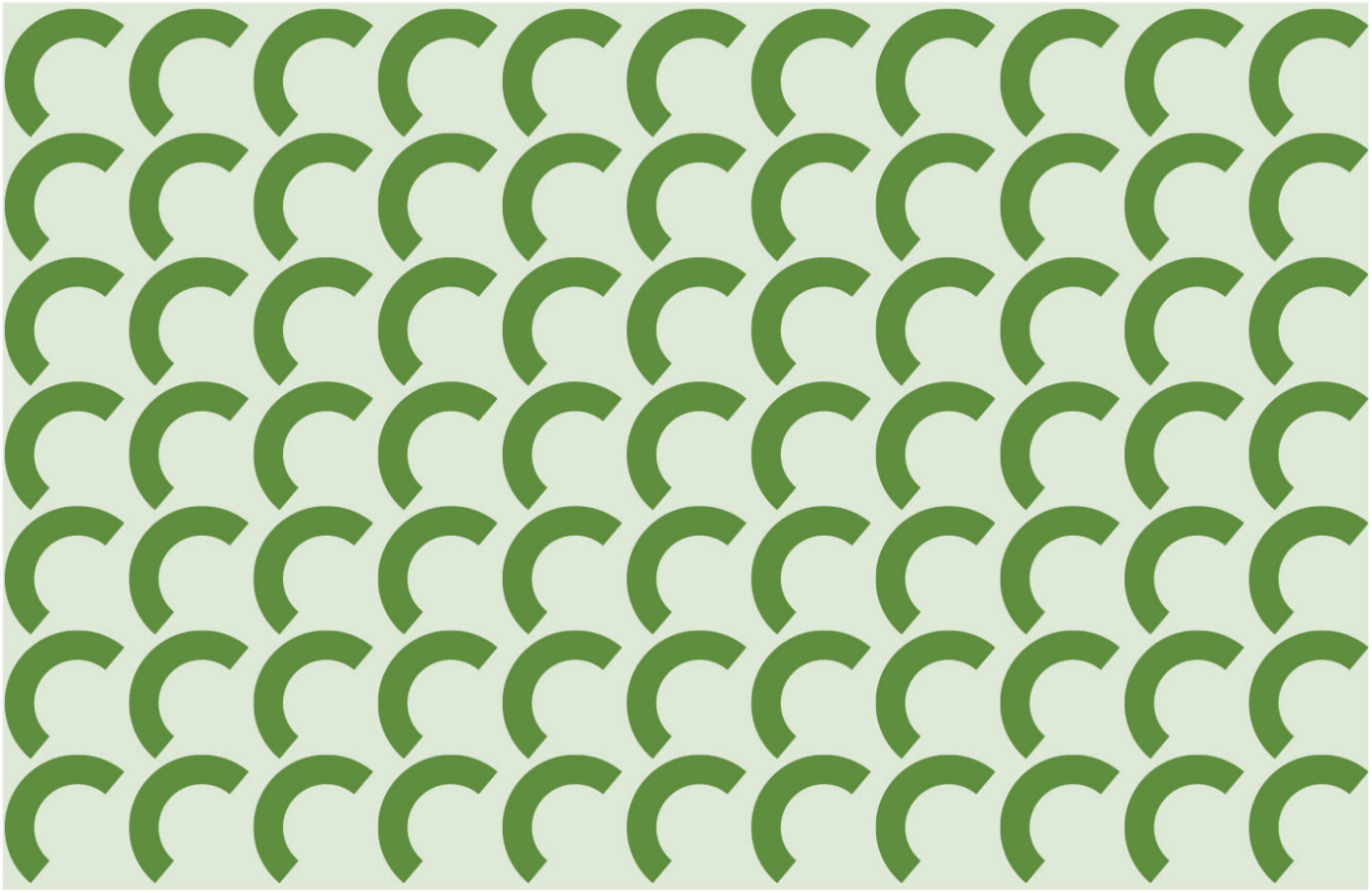
[5] Aquesta Junta Consultiva ha aprovat la Recomanació 1/2025, de 27 de novembre, sobre la incorporació de clàusules lingüístiques en els contractes del sector públic de Catalunya, que conté models de clàusules lingüístiques generals i específiques com la relativa als contractes de concessió o de serveis en els quals es gestionin serveis adreçats a la ciutadania o n'hi hagi un contacte directe.

**Annex A.8**

**Dictamen del Consell del Treball, Econòmic i Social de Catalunya de 18 de maig de 2026.**

# Dictamen 08·2026

sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).



CTESC Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

Generalitat de Catalunya

# Dictamen 08•2026

sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

Els continguts d'aquesta obra estan subjectes a una llicència Creative Commons del tipus reconeixement d'autoria, usos no comercials i sense obra derivada. Se'n permet la reproducció, distribució i comunicació pública sempre que se'n citi l'autor o autors i l'editor i no es faci un ús comercial de l'obra original ni se'n creïn obres derivades. Podeu consultar un resum dels termes de la llicència a: Llicència Creative Commons

© Generalitat de Catalunya

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

Diputació, 284

08009 Barcelona

Tel. 93 270 17 80

Adreça Internet: ctesc.gencat.cat

A/e: ctesc@gencat.cat

ISSN: 2696-5410

Barcelona, maig de 2026

Aquest document compleix les pautes d'accessibilitat WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) 2.1.

## Índex

DICTAMEN 08/2026 sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) ..... 5

VOT PARTICULAR

Unió General de Treballadores i Treballadors de Catalunya ..... 12

**DICTAMEN 08/2026 sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, la Comissió Executiva per delegació del Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió ordinària del dia 18 de maig de 2026, aprova el següent

## DICTAMEN

## I. ANTECEDENTS

En data 22 d'abril de 2026 va tenir entrada, al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, un escrit tramès pel conseller del Departament d'Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, de l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

L'avantprojecte de llei es va acompanyar d'una memòria general, una memòria d'avaluació d'impacte, un informe jurídic i una memòria de valoració de les observacions, al·legacions i aportacions rebudes en la tramitació de la norma.

La Comissió de Treball de Polítiques Sectorials es va reunir el dia 14 de maig i va elaborar la proposta de dictamen.

### II. CONTINGUT

L'avantprojecte de llei consta d'una exposició de motius, trenta-dos articles englobats en quatre títols, cinc disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria, quatre disposicions finals i tres annexos.

En el preàmbul es descriu el marc competencial i normatiu en què s'emmarca l'avantprojecte de llei. També es fa un resum de l'estructura i contingut de la norma i es justifica la seva adequació als principis de bona regulació i millora de la qualitat normativa.

El títol I s'anomena "Disposicions generals" i engloba els articles de l'1 a l'11. En aquest títol es regula l'objecte i l'àmbit d'aplicació de la norma. A més es fixa el règim de prestació del servei d'ITV, les incompatibilitats i les condicions específiques de prestació del servei d'ITV; les funcions, requisits i obligacions dels agents operadors de la ITV i les tarifes aplicables a les actuacions relacionades amb la prestació del servei d'ITV. També es recullen unes definicions de terminologia específica en el context de la norma.

El títol II, que inclou els articles del 12 al 19, regula el servei de la inspecció tècnica de vehicles en estacions fixes. Es determina el procediment d'autorització, modificació i revocació de l'autorització de les estacions. Així mateix es regula l'inici, la suspensió cautelar i el cessament voluntari de la prestació de l'activitat.

El títol III engloba els articles 20 i 21 i regula el procediment per a l'adjudicació del servei de la ITV en unitats mòbils i la cobertura d'aquest servei.

El títol IV s'anomena "Control i supervisió de l'Administració de la Generalitat de Catalunya del servei de la inspecció tècnica de vehicles" i es divideix en dos capítols. El capítol I, que engloba

els articles 22 i 23, regula la competència inspectora de l'Administració. El capítol II comprèn els articles del 24 al 32 i regula la competència sancionadora.

En la disposició addicional primera es relacionen les estacions que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

La disposició addicional segona regula el procediment específic per a l'autorització de les estacions fixes que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

La disposició addicional tercera exonera del compliment de la ponderació territorial durant el termini de dos anys les estacions que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

La disposició addicional quarta regula el dret d'adquisició preferent en el procediment d'alienació onerosa dels béns patrimonials que han estat revertits.

La disposició addicional cinquena determina que la tramitació dels procediments previstos en aquesta llei es realitzaran d'acord amb l'establert a la Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica.

La disposició transitòria primera regula la continuïtat de la prestació del servei d'ITV en les estacions fixes i la disposició transitòria segona regula la continuïtat de la prestació del servei d'ITV en les unitats mòbils.

La disposició derogatòria deroga expressament la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial i el Decret 30/2010 que la desplega. També es deroga el Decret 45/2010, de 30 de març i la disposició addicional novena de la Llei 2/2021, de 29 de desembre.

La disposició final primera modifica dues taxes i en suprimeix una del Text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat. Les taxes modificades són la taxa per a la sol·licitud d'autorització i per a la sol·licitud de modificació de l'autorització per prestar el servei d'ITV en estació fixa i la taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d'ITV. La taxa suprimida és la taxa per a la inscripció de les inspeccions inicials, les modificacions i les reformes que es facin als vehicles en el Registre de vehicles.

La disposició final segona modifica l'article 31, referit als òrgans sancionadors, de la Llei 9/2014, de 31 de juliol.

La disposició final tercera habilita la persona titular del departament competent en matèria de seguretat industrial per modificar, mitjançant ordre, determinades disposicions de la Llei.

La disposició final quarta determina l'entrada en vigor de la norma als 20 dies des de l'endemà de la publicació de la norma al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

L'annex 1 determina les condicions per a l'establiment de les estacions d'ITV.

L'annex 2 determina les dues zones de prestació del servei d'ITV en unitats mòbils.

L'annex 3 regula les fiances per afrontar les possibles responsabilitats per incompliments.

## III. OBSERVACIONS GENERALS

**Primera.** El CTESC valora de forma positiva la previsió per dotar-se d'una infraestructura d'inspecció tècnica de vehicles que doni un adequat servei a les necessitats dels diferents tipus d'usuaris, tant particulars com professionals, així com per augmentar, millorar i estendre l'oferta als usuaris d'aquest servei.

**Segona.** El CTESC valora de forma positiva la voluntat d'establir un model que faciliti més opcions d'elecció a les persones usuàries, que cobreixi les necessitats dels sectors econòmics que utilitzen vehicles en el seu desenvolupament productiu, que garanteixi que el servei es presti de manera suficient a tot el territori i que permeti una adaptació àgil a les circumstàncies del sector amb l'objectiu de minimitzar les càrregues a les persones usuàries.

**Tercera.** El CTESC recomana que el procés d'actualització en la prestació del servei de les estacions d'ITV s'acompanyi de garanties de manteniment de l'ocupació del sector així com de manteniment de les condicions laborals de les persones treballadores en cas que es produeixi subrogació empresarial. D'altra banda, la reversió d'actius ha de garantir el manteniment de l'activitat i de l'ocupació en les mateixes condicions. També s'haurà de preveure l'obligatorietat de recol·locació d'aquelles persones treballadores que estan treballant en un centre que posteriorment no tindrà gestió del servei.

**Quarta.** El CTESC recomana revisar el règim sancionador per reforçar la tipicitat, proporcionalitat i graduació de les sancions, vinculant les quanties màximes al dany efectiu, al risc generat, al benefici obtingut, a la facturació de l'estació o de l'operador a Catalunya i al grau de culpabilitat. Les sancions màximes previstes s'haurien de reservar només per a conductes doloses o greument negligents amb risc greu acreditat per a la seguretat viària, les persones o el medi ambient.

Així mateix, el CTESC recomana incorporar expressament al règim sancionador que només poden ser sancionades les persones físiques o jurídiques responsables dels fets a títol de dol o negligència, excloent qualsevol forma de responsabilitat objectiva.

**Cinquena.** El CTESC recomana que la norma incorpori l'obligatorietat que el personal dels diferents operadors rebi formació. Aquesta formació hauria d'estar dissenyada i impartida per la Direcció General d'Indústria (o òrgan que el substitueixi) per tal de garantir un temari comú, que garanteixi una millora en la qualitat del servei.

**Sisena**. El CTESC recomana que s'estableixin clàusules socials, de la mateixa manera que ja es fa amb les clàusules mediambientals. Aquestes clàusules socials haurien d'estar relacionades amb la qualitat i estabilitat en l'ocupació que, a més, hauria de redundar en una millora de la qualitat i seguretat en la prestació del servei. També s'hauria de preveure la valoració de ràtios que estableixin un mínim de personal per a un determinat volum d'activitat.

**Setena.** El CTESC recomana que sigui el conveni col·lectiu sectorial d'ITV de Catalunya el conveni col·lectiu d'aplicació per a totes les empreses operadores del servei, i no cap altre. D'aquesta manera s'evitaria la competència deslleial i la desigualtat entre empreses operadores.

**Vuitena.** El CTESC considera que la norma hauria d'incorporar la definició tècnica de com han de ser les estacions d'ITV en unitats mòbils, en allò relatiu a l'equipament necessari, a les dimensions, etc.

## IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

1. El CTESC recomana relacionar alfabèticament les definicions contingudes en l'article 3.

2. En l'article 3, el CTESC recomana revisar les definicions de les lletres c), n) i p) atès que s'inclouen regulacions que no són pròpiament definicions.

3. El CTESC recomana modificar la lletra f) de l'article 3, amb la redacció següent: "Línia d'inspecció: conjunt d'instal·lacions i equips mínims definits a la normativa tècnica vigent i que s'identifica per un fossar i un frenòmetre, un alineador al pas, un banc de suspensió, un box de control mediambiental, així com a les persones que treballen en la línia d'inspecció (cap d'equip, personal tècnic i personal administratiu). Les línies d'inspecció poden ser de tipus universal i de tipus lleuger.

4. El CTESC recomana modificar la lletra g) de l'article 3, amb la redacció següent: "Línia de tipus universal: línia d'inspecció equipada per realitzar inspeccions tècniques a tota mena de vehicles, excepte aquells que per les seves dimensions no poden accedir a l'interior de l'establiment. Aquesta línia inclou un fossar, un frenòmetre, un alineador al pas, un box de control mediambiental, així com les persones que treballen a la línia d'inspecció (cap d'equip, personal tècnic i personal administratiu).

5. El CTESC recomana modificar la lletra h) de l'article 3, amb la redacció següent: "Línia de tipus lleuger: línia d'inspecció equipada per realitzar inspeccions tècniques a vehicles de fins a 3.500 Kg de massa màxima autoritzada. Aquesta línia inclou un fossar, un frenòmetre, un alineador al pas, un box de control mediambiental, així com les persones que componen la línia d'inspecció (cap d'equip, personal tècnic i personal administratiu).

6. El CTESC recomana modificar la lletra j) de l'article 3, amb la redacció següent: "Control metrològic del taxímetre: conjunt d'exàmens administratius, visuals i tècnics que tenen per objecte comprovar i confirmar que es mantenen les característiques metrològiques aplicables als aparells taxímetres, que s'hi mantenen els errors màxims permesos i que funcionen d'acord amb el seu disseny i reglamentació específica. En aquest control es realitzen les verificacions en les instal·lacions de l'operador, incorporant maquinària específica per poder complir els procediments necessaris per dur a terme la inspecció tècnica, d'acord amb les mesures de prevenció necessàries per garantir la seguretat i la salut laboral de les persones treballadores".

7. En l'article 3, el CTESC recomana afegir un apartat per incorporar la definició del concepte de vehicles de característiques especials.

8. El CTESC recomana substituir la redacció de l'article 9.1.d) per la següent: "Estar al corrent de les obligacions econòmiques fermes, líquides, vençudes i exigibles que, si escau, es derivin de la finalització del règim de prestació del servei d'ITV vigent amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, sempre que aquestes obligacions hagin estat declarades mitjançant resolució administrativa ferma o sentència ferma.

   L'existència de procediments administratius, patrimonials o judicials pendents relatius a la reversió, valoració, titularitat, compensació o liquidació de béns i drets procedents del règim concessional anterior no impedeix la continuïtat en la prestació del servei als antics concessionaris, sens perjudici de la resolució que sigui procedent en aquests procediments".

9. En l'article 11, el CTESC recomana que, a més que s'estableixin mecanismes que puguin garantir la universalitat del servei, en l'apartat 2 d'accessibilitat a tot el territori, també es

recullin mecanismes per ampliar les concessions administratives en cas que es produeixin llistes d'espera que puguin arribar a col·lapsar el sistema.

10. El CTESC recomana la redacció següent per a l'article 16.2: "El termini d'esmena és d'un mes, ampliable motivadament fins a sis mesos quan la correcció de l'incompliment requereixi obres, inversions, contractació d'equips, tramitacions urbanístiques, ambientals o actuacions de tercers. L'Administració pot imposar mesures provisionals proporcionades mentre s'executa l'esmena."

11. El CTESC recomana que s'afegeixi la redacció següent a l'article 18.1: "Quan el cessament pugui afectar de manera significativa la cobertura territorial, l'Administració pot adoptar mesures transitòries proporcionades per garantir la continuïtat del servei, incloent-hi contractació, unitats mòbils o prestació subsidiària. En cap cas es pot imposar a l'operador la continuïtat indefinida d'una activitat econòmicament inviable sense la compensació corresponent."

12. El CTESC recomana afegir la redacció següent a l'article 19.3: "La pèrdua total o parcial de les fiances només és procedent quan la revocació sigui imputable a l'operador i hagi generat danys, costos de substitució, interrupció efectiva del servei o perjudicis acreditats per a l'Administració o les persones usuàries. La resolució ha de motivar la quantia executada d'acord amb el principi de proporcionalitat."

13. El CTESC recomana afegir un nou article després del 20 amb la redacció següent: "Servei d'ITV en unitats mòbils: Per la correcta prestació del servei d'ITV en unitats mòbils, els agents demandants del servei han d'estar dotats d'instal·lacions adequades per dur a terme les tasques d'inspecció tècnica necessàries, han de disposar d'un fossat o sistema d'elevació adequat per a l'estació del servei, així com d'una presa de corrent per a la unitat mòbil per garantir la seguretat i la salut laboral de les persones treballadores".

14. A l'article 22.2, el CTESC proposa afegir una lletra g) amb la redacció següent: "El compliment de la legislació en matèria laboral vigent, així com en matèria de seguretat i salut laboral."

15. El CTESC recomana que s'afegeixi un nou apartat a l'article 25 amb la redacció següent: "Només poden ser sancionades per la comissió de les infraccions tipificades en aquesta llei les persones físiques o jurídiques que en resultin responsables a títol de dol o negligència. No hi ha responsabilitat per la sola producció del resultat."

16. El CTESC recomana la redacció següent per l'article 27.1: "Les infraccions lleus poden ser sancionades amb advertiment o multa de fins a 10.000 euros."

17. El CTESC recomana la redacció següent per l'article 27.2: "Les infraccions greus poden ser sancionades amb multa de 10.001 a 100.000 euros. Quan existeixi risc rellevant per a la seguretat viària, les persones, els béns o el medi ambient, es pot imposar addicionalment la suspensió de l'activitat per un termini màxim de sis mesos."

18. El CTESC recomana la redacció següent per l'article 27.3: "Les infraccions molt greus poden ser sancionades amb multa de 100.001 a 1.000.000 euros. En els supòsits de dol, frau, reincidència qualificada, emissió fraudulenta de certificats, prestació del servei sense autorització o risc greu acreditat per a la seguretat viària, les persones, els béns o el medi ambient, es pot imposar addicionalment la suspensió de l'activitat per un termini màxim de cinc anys o la revocació de l'autorització."

19. El CTESC recomana que s'afegeixin un nou apartat a l'article 27 amb la redacció següent:

"En cap cas la sanció pot resultar desproporcionada respecte del dany causat, el risc efectivament generat, el benefici obtingut o la facturació vinculada a l'activitat d'ITV a Catalunya."

20. El CTESC recomana que s'afegeixin un nou apartat a l'article 27 amb la redacció següent: "Quan la conducta sigui esmenable, no hagi produït dany i no hagi generat risc rellevant, l'Administració ha de requerir prèviament l'esmena abans d'iniciar el procediment sancionador, llevat dels casos de reincidència, dol o incompliment deliberat."

21. El CTESC recomana que se substitueixi l'article 28.4. per la redacció següent: "Les multes coercitives tenen caràcter instrumental i no sancionador, i només es poden imposar per assegurar el compliment de requeriments administratius prèviament notificats, quan l'operador no els atengui en el termini concedit sense causa justificada.

    La quantia de cada multa coercitiva ha de ser proporcionada a la naturalesa del requeriment incomplert, a la urgència del seu compliment, al risc generat i a la capacitat econòmica de l'obligat, sense que pugui superar els 10.000 euros per requeriment incomplert.

    Les multes coercitives es poden reiterar únicament quan persisteixi l'incompliment i sempre que es concedeixi un nou termini raonable de compliment."

22. Pel que fa a l'apartat 5 de la disposició addicional segona, el CTESC recomana la redacció següent: "La resolució del procediment específic d'adaptació de les estacions existents s'ha de dictar en el termini màxim de tres mesos. Transcorregut aquest termini sense resolució expressa, la sol·licitud s'entén estimada provisionalment, sempre que l'operador mantingui l'acreditació tècnica exigible i no consti resolució ferma d'incompliment essencial que afecti la seguretat del servei.

    L'acta de posada en funcionament o d'adaptació s'ha d'emetre en el termini màxim de trenta dies des de la comunicació o comprovació corresponent. Transcorregut aquest termini sense emissió de l'acta, l'operador pot continuar prestant el servei sota el nou règim, sens perjudici de la potestat de comprovació posterior de l'Administració."

23. Pel que fa a la disposició final tercera, el CTESC recomana que s'especifiqui que l'habilitació normativa al departament competent s'ha de limitar a aspectes tècnics o operatius d'execució de la llei. En aquest sentit, no es poden modificar mitjançant ordre els elements essencials del règim d'autorització, les condicions substantives d'accés al mercat, la quantia màxima de les sancions, les multes coercitives, els òrgans competents per sancionar ni les condicions territorials d'implantació, que requereixen norma amb rang suficient i tramitació amb audiència pública.

24. El text recomana el següent títol per a l'annex 1: "Condicions d'establiment de les estacions d'ITV fixes i mòbils"**.**

25. El CTESC recomana modificar l'annex 1.2, pel que fa a l'horari de prestació del servei en relació a la zona A, amb la redacció següent: "- La cobertura de l'horari de prestació del servei ha de ser de sis dies setmanals, de dilluns a divendres, fixos entre les 8:00 h i les 20:00 h i els dissabtes entre les 8:00 h i les 14:00 h, sens perjudici que aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat".

26. El CTESC recomana modificar l'annex 1 apartat 1.2 pel que fa a l'horari de prestació del servei en relació a la zona B, ambla redacció següent: "- La cobertura de l'horari de prestació del servei ha de ser de sis dies setmanals, de dilluns a divendres, fixos entre les

8:00 h i les 20:00 h, i els dissabtes entre les 8:00 h i les 14:00 h, sens perjudici que aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat".

27. El CTESC recomana modificar l'annex 1 apartat 1.2, pel que fa a l'horari de prestació del servei en relació amb la zona C perquè quedi com segueix: "- La cobertura de l'horari de prestació del servei ha de ser de sis dies setmanals, de dilluns a divendres, fixos entre les 8:00 h i les 20:00 h, i els dissabtes entre les 8:00 h i les 14:00 h, sens perjudici que aquesta franja pugui ser afectada per les disposicions municipals sobre l'activitat".

28. Pel que fa a l'annex 1, apartat 2.1, el CTESC recomana que s'especifiqui que les obligacions de sostenibilitat ambiental s'han d'implantar progressivament, atenent la viabilitat tècnica, urbanística i econòmica de cada estació.

29. Pel que fa a l'annex 1, apartat 2.2, el CTESC considera que el registre EMAS pot substituir-se per sistemes equivalents de gestió ambiental auditada, inclosa la norma ISO 14001 o altres sistemes reconeguts per la normativa aplicable.

30. El CTESC recomana el següent títol per a l'annex 3: "Fiances per afrontar les possibles responsabilitats per incompliments."

**V. CONCLUSIONS**

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 18 de maig de 2026

El president La secretària executiva

**VOT PARTICULAR** que formula la **Unió General de Treballadores i Treballadors de Catalunya**, integrant del Grup Primer del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, en relació amb el Dictamen 08/2026 sobre l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV).

Des de la UGT de Catalunya donem suport al dictamen que hem consensuat en el si del CTESC, alhora que formulem el següent vot particular en relació amb les discrepàncies que mantenim amb el text aprovat.

**OBSERVACIONS**

La nostra organització vol posar de manifest que el servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) és un servei d'interès general relacionat amb el transport que té un impacte directe en la seguretat viària, en les persones, els béns i en el medi ambient. La rellevància dels béns jurídics a protegir (seguretat, vida, medi ambient) justifica la quantia de les sancions prevista a l'Avantprojecte de llei.

Així mateix, considerem que l'import elevat de les sancions es justifica pel seu efecte preventiu i dissuasiu respecte de la comissió d'infraccions que afecten uns béns jurídics de tanta entitat com els que es volen protegir.

Per tot això, la UGT de Catalunya no compartim les observacions a l'articulat 16, 17 i 18, que proposen rebaixar les quanties de les sancions per la comissió de les infraccions tipificades a l'Avantprojecte de llei.

Barcelona, 15 de maig de 2026

Carlos de Pablo Torrecilla