

Memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles

1. Els problemes que es pretenen solucionar.

L'objecte d'aquesta iniciativa s'enquadra en la competència exclusiva que l'article 139 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya atribueix a 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.

La inspecció tècnica de vehicles té per objecte principal la comprovació periòdica que els vehicles compleixen les condicions de seguretat i ambientals exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o, si escau, adaptació. Les inspeccions tècniques de vehicles es realitzen a estacions específicament habilitades a l'efecte on també es realitzen altres tipus d'inspeccions, no periòdiques, en ocasió de la realització de reformes en els vehicles i d'altres tipus de tràmits.

Atès que la finalitat de la inspecció tècnica de vehicles és detectar deficiències mecàniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària, té caràcter obligatori en la normativa reguladora.

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

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

Amb la Llei 12/2008, de 31 de juliol de seguretat industrial, es va substituir aquesta figura de la concessió per un nou règim jurídic d'autorització administrativa dels operadors externs. Aquest règim d'autorització estava subjecte a una planificació territorial i a una sèrie de restriccions i limitacions amb l'objectiu d'aconseguir una cobertura suficient i homogènia de la xarxa de centres d'inspecció i d'assegurar la qualitat del servei. No obstant això, aquest model com a conseqüència de l'excessiva conflictivitat en el sector, no ha arribat a ser desenvolupat de forma completa. Mostra d'això és que, de les 16 noves estacions que estava previst que es possessin en funcionament en el període 2010-2014, en aplicació del Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març només s'han posat en funcionament 6 estacions, de les que actualment està en perill la continuïtat per l'anul·lació del concurs convocat mitjançant l'Ordre IUE/279/2010, de 7

de maig, per la qual s'obre convocatòria i s'aproven les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març.

Tal i com s'ha esmentat, el règim jurídic que regula la inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, establert per la Llei 12/2008, de 31 de juliol, 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, i el Decret 45/2010, de 30 de març, pel qual s'aprova el pla territorial de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya per al període 2010-2014, ha comportat una conflictivitat jurídica important. Com a conseqüència dels recursos presentats, el Tribunal Suprem ha anul·lat dos dels requisits establerts al Decret 30/2010, de 2 de març, que havien de complir els titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles: el regulat a l'article 74, relatiu a la quota màxima de mercat de cada empresa o grup d'empreses autoritzades, que no pot ser superior a la meitat del total, i el requisit establert a l'article 75 relatiu a les distàncies mínimes entre les estacions d'inspecció tècnica de vehicles autoritzades a una mateixa empresa o grup d'empreses. La finalitat d'aquests requisits era, dintre de la planificació, ampliar la competència evitant el predomini excessiu d'una empresa i el monopoli territorial, no obstant això, el Tribunal Suprem els va anul·lar com una limitació a la llibertat d'establiment prevista a l'article 49 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea.

D'altra banda, el Tribunal Suprem ha anul·lat la disposició addicional segona del Decret 30/2010, de 2 de març que permetia als operadors habilitats d'acord amb la Llei 10/2006, de 19 de juliol, de la prestació de serveis d'inspecció en matèria de seguretat industrial, autoritzats en el nou règim, a utilitzar per a la realització de les tasques d'inspecció que els pertocaven els béns i drets de les concessions anteriors que havien de revertir a la Generalitat. Es van anul·lar també, en conseqüència, els actes posteriors dictats en aplicació d'aquestes disposicions anul·lades.

A més a més, el Pla territorial de noves estacions, en base al qual es van convocar els concursos de noves estacions, 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, hi havia una conjuntura en la que el model definit per la Llei 12/2008, de 31 de juliol, es trobava estancat, i en perill la continuïtat 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, tenien anul·lada l'autorització i no podien seguir actuant, i, d'altra banda, els antics operadors autoritzats en el nou règim, no podien seguir utilitzant els béns i drets de les concessions anteriors per a la realització de les tasques d'inspecció.

Arran d'aquesta situació, la Disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, va habilitar de manera excepcional i transitòria als operadors autoritzats actuals de la inspecció tècnica de vehicles perquè continuessin prestant el servei durant tot el període de temps

imprescindible i necessari per a concloure el procediment de reversió aplicable a les antigues concessions administratives i fins que, a més a més, entrés en vigor el nou sistema d'habilitació de les estacions d'ITV que resultés de l'aprovació pel Parlament de la Llei que ha de regular amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

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

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

Per Acord de Govern de 10 de novembre de 2020 es va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles. Es va iniciar una consulta pública prèvia relativa a la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, que es va iniciar el 30 de novembre de 2020 i va finalitzar l'1 de febrer de 2021.

Ara es torna a sotmetre al Govern l'aprovació d'una memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, atès que es recull el mandat que ha efectuat la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, de presentar al Parlament una llei que ha de regular amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles i també es recullen els objectius mediambientals de mitigació del canvi climàtic que han implicat per Catalunya la Llei del canvi climàtic de 2017 i l'Acord d'emergència climàtica aprovat pel Govern el 14 de maig de 2019.

2. Els objectius que es volen assolir.

Amb l'avantprojecte de llei que es proposa tramitar, es considera necessari fer un pas més en la evolució de la regulació de la ITV, en el sentit d'acostar el servei als ciutadans, millorar la seva eficiència, afavorir la sostenibilitat ambiental i atorgar llibertat d'elecció als usuaris.

Els objectius de l'avantprojecte de llei són els següents:

- Assegurar la qualitat de la prestació del servei d'ITV, als efectes que els vehicles estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient.
- Garantir la seguretat jurídica en l'aplicació de la normativa sobre les ITV
- Aconseguir que es presti el servei de forma suficient a tot el territori
- Garantir la lliure elecció d'operadors per part dels usuaris
- Aplicar mesures de sostenibilitat ambiental a les estacions

- Reduir les càrregues administratives injustificades

D'altra banda, amb l'avantprojecte de llei es proposa mantenir tots aquells requisits relacionats amb la competència tècnica dels centres, ja que cal evitar que les mesures de simplificació administrativa i de reducció de càrregues, en cap cas puguin afectar a la qualitat del servei d'inspecció, ja que tenen una incidència clara en la millora de la seguretat viària.

3. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives.

S'han valorat les següents opcions:

- Opció de "no fer res" o mantenir la situació actual. Tenint en compte la situació abans descrita aquesta no és una opció que es consideri viable des del punt de vista de garantir els objectius de la iniciativa.

- Opció normativa preferida. Des del punt de vista de l'instrument formal, aquesta alternativa s'ha de dur a terme a través d'una norma amb rang de llei. Els principals elements d'aquesta alternativa serien:

- Modificar la normativa actual sobre la inspecció tècnica de vehicles continguda sobre tot, en la Llei 12/2008, de 31 de juliol, per adaptar-la als pronunciaments judicials i a la normativa europea.
- Reduir les càrregues administratives injustificades que aquesta llei imposa als operadors de la inspecció.

- Opció normativa descartada: modificar només la normativa d'àmbit reglamentari que desenvolupa la Llei 12/2008, de 31 de juliol. Aquesta opció no és jurídicament viable ja que les modificacions comportarien que els preceptes reglamentaris no s'ajustessin des del punt de vista formal al principi de jerarquia normativa.

4. Els impactes més rellevants de les diferents opcions considerades:

a) L'impacte sobre l'Administració de la Generalitat.

Aquesta iniciativa no ha de tenir impacte sobre l'organització, el personal i el pressupost de la Generalitat de Catalunya, atès que els mecanismes de supervisió i control sobre l'activitat dels titulars d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles serien sensiblement semblants als que es duen a terme actualment.

En tot cas, pel que fa als efectes pressupostaris, s'ha de valorar durant el procediment de tramitació de l'avantprojecte la quantificació econòmica exacta que eventualment pugui implicar una modificació de les taxes aplicables.

b) L'impacte sobre les administracions locals, tenint en compte la seva dimensió i el règim especial de Barcelona.

Aquesta iniciativa no ha de suposar cap impacte sobre les administracions locals i, en particular, sobre el règim especial del municipi de Barcelona.

c) L'impacte sobre les mesures d'intervenció administrativa i des de la perspectiva de la reducció de càrregues administratives per als ciutadans i per a les empreses.

El nou règim jurídic que ha d'introduir l'avantprojecte de llei ha de tenir en compte la Directiva 2014/45/UE, del Parlament i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seus remolcs, i per la que es deroga la Directiva 2009/40/CE. Aquesta directiva, estableix un règim d'autorització per als centres d'inspecció tècnica de vehicles que han d'actuar sempre sota la supervisió de les autoritats competents dels Estats membres.

Quant al règim d'intervenció necessari per actuar com a titular dels centres d'inspecció tècnica de vehicles, es considera necessari el manteniment d'un règim d'autorització separada de cadascun d'aquests centres que es vulguin posar en funcionament a Catalunya. A més de ser una exigència obligada derivada de la Directiva 2014/45/CE.

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, de 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 dels vehicles a motor i dels seus remolcs, i per la que es deroga la Directiva 2009/40/CE.

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 equivalents a 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.

d) Els impactes econòmics, socials o ambientals rellevants que no s'hagin valorat als apartats anteriors.

Els destinataris principals d'aquesta norma són els operadors i titulars dels centres 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 empresarial.

Com s'ha exposat anteriorment, els objectius perseguits per aquesta norma són: aconseguir una cobertura suficient de la xarxa de centres i assegurar la qualitat de les inspeccions.

Es preveu, doncs, que aquesta iniciativa legislativa permetrà millorar l'oferta de prestació de serveis d'inspecció tècnica de vehicles, tot afavorint la llibertat d'elecció per part dels usuaris i fent més sostenibles ambientalment les estacions on es presta el servei.

5. La procedència d'efectuar una consulta pública prèvia o bé la justificació de les excepcions que hi puguin concórrer, així com la valoració de la necessitat d'emprar, en el seu cas, altres eines i canals de participació complementaris a la publicació en el Portal de la Transparència.

Segons l'Acord del Govern de 22 de gener de 2019, relatiu a l'oportunitat de les iniciatives legislatives del Govern i a la seva consulta pública, cal obrir el tràmit de consulta pública prèvia a l'elaboració de la norma, a l'efecte de conèixer el parer de la societat en general.

Director general d'Indústria