



## **INFORME DE RETORN DE LA CONSULTA PÚBLICA 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**

---

### **1. Introducció**

La consulta va tenir per objecte obtenir els punts de vista dels possibles afectats sobre l'orientació d'un projecte de llei que ha de regular el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles. Es va consultar sobre la possibilitat de fer distincions segons la tipologia dels vehicles, davant la mobilitat sostenible que comporta noves formes de moure's i, sobretot, noves tipologies de vehicles (elèctrics, de gas i, fins i tot, d'hidrogen).

Els aspectes concrets sobre els quals s'ha fet la consulta han estat:

1. Creieu que és convenient impulsar aquest projecte de llei?
2. Cal una llei per establir una nova regulació dels serveis d'inspecció tècnica de vehicles que s'adapti a les noves tecnologies de mobilitat?
3. Com creieu que s'hauria de prestar el servei d'ITV (prestació directa per l'Administració, mitjançant concessions, mercat liberalitzat o altres models)? Per què?
4. Com valoreu incorporar el dret d'adquisició preferent a les antigues empreses concessionàries en el procés d'adjudicació de les estacions que han de revertir a la Generalitat?
5. S'han descrit adequadament els objectius? Hi ha altres objectius que no s'han tingut en compte i que creieu que haurien de ser valorats?
6. Hi ha efectes, negatius o positius, derivats del marc normatiu vigent que s'estiguin produint actualment i que no s'han posat de relleu?
7. Quins són els obstacles que es troben els usuaris per passar la inspecció tècnica de vehicles?
8. Com creieu que es podria millorar la sostenibilitat ambiental en les estacions que presten el servei d'ITV?
9. Creieu necessari efectuar modificacions en el servei? Quines?
10. Considereu correctes les tarifes actuals del servei d'ITV?
11. Les tarifes haurien de ser fixes o liberalitzades? Per què?
12. Creieu necessari organitzar el servei territorialment per tal de garantir una xarxa geogràficament homogènia?

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 s'ha realitzat amb la voluntat que la societat pugui interactuar sobre l'oportunitat i els aspectes més rellevants a regular sobre aquesta matèria en qüestió.

### **2. Anàlisi quantitativa de la consulta**

Període de temps en consulta. Es va iniciar a través del Portal Participa de la Generalitat de Catalunya el 17 de gener i va finalitzar el 2 de març. La fase de retorn va del 3 de març al 31 de maig.

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.

Nombre d'aportacions rebudes. S'han rebut aportacions de 13 col·lectius diferents. D'aquests 13 col·lectius participants en el procés, 4 ho han fet exclusivament mitjançant el portal Participa, 5 ho han fet exclusivament mitjançant correu electrònic, i 4 simultàniament mitjançant correu electrònic i el portal Participa.

Col·lectius que han participat.

- Autoritat Portuària de Barcelona (port de Barcelona). Data aportació: 22 febrer 2023. Portal Participa: cap adhesió ni comentari. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No
- Plataforma Passatge Puigmadrona. Data aportació: 27 febrer 2023. Portal Participa: 42 adhesions i 7 comentaris. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No
- SINTRAPORT Barcelona, Associació de Transportistes Portuaris de Barcelona (associació empresarial). Data aportació: 28 febrer 2023. Portal Participa: cap adhesió ni comentari. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No
- TRANSCALIT, Federació Catalana de Transports de Barcelona (associació empresarial). Data aportació: 2 març 2023. Portal Participa: cap adhesió ni comentari. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: Sí, codi 1419
- SRT Sindicat Reformista de Treballadors (sindicat). Data aportació: 2 febrer 2023. Correu electrònic i Portal Participa (4 adhesions i cap comentari). Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No
- CCOO (sindicat). Data aportació: 23 febrer 2023. Correu electrònic i Portal Participa (2 adhesions i 1 comentari). Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No (en procés)
- FECAV Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (associació empresarial). Data aportació: 27 febrer 2023. Correu electrònic i Portal Participa (cap adhesió ni comentari). Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: Sí, codi 1667
- ACCO, Autoritat Catalana de la Competència (sector públic). Data aportació: 10 febrer 2023. Correu electrònic i Portal Participa (cap adhesió ni comentari). Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No procedeix

- TÜV Rheinland Certio, S.L.U. (empresa que opera estacions ITV – presta servei a Catalunya). Data aportació: 27 febrer 2023. Correu electrònic. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No
- SGS (empresa que opera estacions ITV – no presta servei a Catalunya). Data aportació: 1 març 2023. Correu electrònic. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: Sí, codi 4841.
- DEKRA ITV (empresa que opera estacions ITV – no presta servei a Catalunya). Data aportació: 1 març 2023. Correu electrònic. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No (presentada la declaració)
- APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U. (empresa que opera estacions ITV – presta servei a Catalunya). Data aportació: 2 març 2023. Correu electrònic. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: No (presentada la declaració)
- UGT (sindicat). Data aportació: 2 març 2023. Correu electrònic. Grup d'interès inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya: Sí, codi 345

### 3. Agrupació per conceptes de les propostes rebudes.

Primer s'analitzen els 12 aspectes concrets sobre els quals s'ha fet la consulta que estan relacionats al punt 1 d'aquest informe, exposant que ha dit al respecte cadascun dels participants. Posteriorment es fa un anàlisi d'altres consideracions efectuades.

Per a cada participació es fa un resum o un extracte de la mateixa (*en aquest darrer cas en lletra cursiva*) en color negre. Si escau, els comentaris a les mateixes es fan en color blau.

Anàlisi dels 12 aspectes concrets de la consulta:

#### **1.- Creieu que és convenient impulsar aquest projecte de llei?**

**SRT.** *“Considerem que a l'avantprojecte de llei que es proposa tramitar s'ha de fer un pas més en l'evolució de la regulació de la ITV, a fi d'apropar el servei als ciutadans, millorar l'eficiència i atorgar llibertat d'elecció als usuaris”*

**ACCO.** *“...és convenient per la necessitat d'evolucionar cap a un model més obert, que possibiliti l'entrada de nous operadors, i en el qual hi hagi més opcions d'escollir per als consumidors, de tal manera que aquests es beneficiïn dels avantatges de la competència: reduccions de preus i millora de la qualitat. Addicionalment, és convenient perquè cal dotar de seguretat jurídica els actuals i els potencials operadors del servei d'ITV”*

**TÜV.** *“...malgrat que aparentment pugui semblar necessària una nova llei, els apartats que necessiten adaptació són pocs en relació al conjunt de tota la normativa. Per altre part l'actual marc regulador ja està d'alguna manera totalment analitzat des de el punt*

*de vista jurídic i qualsevol altre canvi normatiu hauria d'evitar una nova inestabilitat al sector”*

**SGS.** *“...volem expressar la nostra opinió favorable a la conveniència d'impulsar aquest nou projecte legislatiu, en vista dels desenvolupaments legislatius que ja s'han anat produint en els últims anys en d'altres territoris de l'Estat al sector de la ITV, així com la situació jurídica de la Llei 12/2008 i del decret 30/2010, que en definitiva redundarà en una modernització del servei ITV, així com una millora de la seva seguretat jurídica”*

**DEKRA ITV.** *Manifesta que sí que cal per tal de crear “un marc estable per als operadors i els treballadors”.*

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *“...sense dubte és necessari establir un marc normatiu legal que estableixi les condicions de prestació del servei, posant fi a la situació d'inseguretat jurídica actualment existent i, al mateix temps, donant compliment a les sentències judicials que han estat dictades en relació amb el marc normatiu anterior”. “...hauria de fer-se mitjançant una norma amb rang de llei que, al llarg de la seva tramitació permeti la participació de tots els agents interessats i que vagi incorporant i regulant tots els aspectes que garanteixin la prestació del servei i, al mateix temps, tingui present la situació actual i els drets dels actuals prestadors del servei amb títol vàlid”.*

**UGT.** *“Així doncs ens trobem davant una legislació europea i estatal en que deixa en mans de les CCAA el model de gestió de les ITV”. “Davant d'aquest ventall d'opcions que dona la legislació estatal i europea, la UGT FICA de Catalunya entén que és el moment per replantejar-se el model des d'una forma integral”*

## **2.- Cal una llei per establir una nova regulació dels serveis d'inspecció tècnica de vehicles que s'adapti a les noves tecnologies de mobilitat?**

**CCOO.** *Es considera que “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”.*

*Es comparteix aquest diagnòstic.*

**ACCO.** *“Des del punt de vista de la competència, l'instrument jurídic escollit no és especialment rellevant. Això no obstant, la reforma del servei d'ITV a Catalunya ha de considerar que en els propers anys és previsible que es produeixin canvis importants en l'àmbit de la mobilitat, com el creixement dels vehicles elèctrics, i per tant, ha de facilitar la incorporació de noves tecnologies a la ITV de la manera més procompetitiva possible, evitant barreres que dificultin l'entrada a potencials operadors”.*

*S'ha de fer per llei ja que actualment resta vigent parcialment la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial. Cal trobar l'equilibri entre l'increment de la competitivitat en el mercat i no empitjorar qualitat de la inspecció.*

**TÜV.** *“No hi ha cap dubte que el sector ha d'adaptar-se a les noves tecnologies de mobilitat així com al desenvolupament tecnològic dels vehicles en general. El sector*

*d'automoció evoluciona constantment i la incorporació de noves tecnologies així com el compliment de nous criteris mediambientals és una necessitat". "L'evolució de l'automoció cap a tecnologies cada cop més sostenibles comportarà una necessària adaptació de la inspecció".*

Es comparteix aquest diagnòstic.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"...el parc de vehicles actualment existent continuarà requerint els serveis d'inspecció tècnica i, simultàniament, les noves tecnologies de mobilitat requeriran necessàriament una adaptació i modernització molt rellevant de les instal·lacions, el que encara fa més necessari la nova regulació.*

*A més, la creixent complexitat tecnològica que requereix i requerirà en el futur els serveis tècnics d'inspecció tècnica molt probablement portarà a certa especialització i que l'activitat, com a tal, no estigui a l'abast de tothom"*

Es comparteix aquest diagnòstic

**UGT.** *"Per aquest motiu, la nova Llei haurà d'establir i garantir tres coses:*

- *Els equips i els requisits per tal de denegar/acceptar la ITV*
- *La continua innovació dels centres*
- *La formació continua dels treballadors i treballadores"*

Es comparteix aquest diagnòstic.

### **3.- Com creieu que s'hauria de prestar el servei d'ITV (prestació directa per l'Administració, mitjançant concessions, mercat liberalitzat o altres models)? Per què?**

**SRT.** *"El model de gestió d'empresa pública assegura la implementació íntegra de les mesures previstes a l'esmentada Directiva on totes les instal·lacions que hi ha actualment, així com tot el personal dels diferents operadors passarien a formar part d'aquesta empresa pública que prestaria el servei d'inspecció tècnica de vehicles i on s'obriria la possibilitat d'entrada de nous operadors per poder donar cobertura geogràfica a tot Catalunya..."*

Es proposa optar per una política pública mixta en la qual convisquin una empresa pública per gestionar la xarxa d'estacions provinent de l'època concessional i operadors privats que puguin obrir estacions lliurement on vulguin, i que en el cas de fer-ho a una zona molt poblada també ho hagin de fer en una de les zones menys poblades. És una opció per garantir la universalitat del servei a tot el territori sense fer planificació territorial.

*"...el règim d'autoritzacions provoca que les empreses privades que presten el servei prioritzin els beneficis per sobre de la qualitat del servei provocant que l'opinió pública cada cop tingui més una percepció del servei d'inspecció tècnica de vehicles com una imposició recaptatòria més que com una inspecció de seguretat del vostre vehicle".*

Es comparteix que el model ha de garantir la qualitat de la inspecció, i l'Administració ha de posar el mitjans adients per garantir-la.

**CCOO.** *Consideren bàsic que el model "ha de garantir la qualitat i la prioritat en la seguretat dels vehicles. El model hauria de ser una empresa pública per concurs, això podria facilitar l'obertura de noves estacions. També 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”.*

Es comparteix que el model ha de garantir la qualitat de la inspecció. Una empresa pública per gestionar la xarxa és una de les opcions de política pública. Un sistema semblant a l'actual que reguli l'obertura de nous centres en funció de la densitat de vehicles/població, equival a la pràctica a un model de gestió concessional.

S'argumenta que *“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”.*

En el cas d'optar per un model més liberalitzat que l'actual, caldrà que l'Administració dediqui més recursos a la supervisió i control del sistema, ja que efectivament podria existir la tendència a tractar de competir únicament pel preu del servei, posant en perill la qualitat de la inspecció o les condicions de treball de les persones treballadores al sector.

**ACCO.** *“L'ACCO considera de vital importància augmentar la concurrència en el mercat, facilitant que hi pugui accedir el major nombre possible d'operadors que reuneixin les condicions prèviament fixades. Ara bé, aquestes condicions han de ser proporcionades, atès que l'exigència d'uns requisits injustificadament elevats suposarien, a la pràctica, la introducció de barreres d'entrada al mercat que no permetrien que es produís una competència efectiva”.*

*“Si s'opta pel manteniment d'un sistema de prestació del servei d'ITV basat en un nombre tancat d'operadors, mitjançant autoritzacions administratives, en tot cas, seria imprescindible augmentar el nombre total d'autoritzacions i que aquestes no disposin d'exclusivitat en àrees geogràfiques determinades. Així mateix, les autoritzacions s'haurien d'atorgar mitjançant un mecanisme procompetitiu, que garanteixi la competència pel mercat, i s'haurien d'atorgar per un període determinat, que permeti que aquesta competència pel mercat es produeixi amb relativa freqüència”*

La situació actual a la pràctica és similar a la d'una concessió. De del punt de vista de la competència es pot millorar facilitant l'entrada de nous operadors i sense l'atorgament d'exclusivitats d'àrees geogràfiques. També cal tenir present que la ITV és un “bé de confiança” (són bens de confiança aquells la utilitat dels quals és difícil de mesurar pel consumidor tant abans del seu consum com durant la prestació o immediatament després) i alhora d'adquisició obligada pels titulars dels vehicles, per la qual cosa l'usuari no té en general un especial interès per la qualitat de la inspecció, però sí que desitja el certificat d'haver-la passada. Cal trobar l'equilibri entre obrir el mercat a la competència i que no decaigui la qualitat de la inspecció.

**TÜV.** *“La nostra experiència com a operadors del sector és que cada model s'adapta a les circumstàncies del respectius mercats i a les necessitats pròpies de cada moment”. “Els mercats liberalitzats en el sector no han tingut una bona evolució fins a la data. Si bé el nombre de centres d'inspecció tendeixen a incrementar, aquests es localitzen en zones on hi ha rendibilitat econòmica i no amb criteris de prestació del servei. Per altre part l'ampliació de tot tipus d'operadors porta una major carga de*



*control per part de l'Administració, molts cops no assumible, que pot comprometre el rigor tècnic. L'excessiva competència comporta a mig termini que els operadors han d'incrementar les seves tarifes". "Al marge del sistema finalment escollit, el que es imprescindible des de el punt de vista de servei és mantenir una regulació del règim incompatibilitats tant dels operadors com del personal inspector. L'objectiu és garantir els criteris d'independència i imparcialitat necessaris en la prestació del servei, que garanteixin la qualitat tècnica de la inspecció al marge de qualsevol conflicte d'interessos. També és imprescindible establir esquemes d'acreditació de les entitats d'inspecció".*

Cal adaptar el model a la realitat sobre la que s'ha d'actuar. D'entrada tots els models existents tenen aspectes positius i d'altres de negatius. Es coincideix en que cal garantir la qualitat tècnica de la inspecció i en establir esquemes d'acreditació de les entitats d'inspecció (ja ho fa ENAC).

**SGS.** *"Establir un règim d'autorització administrativa, que permeti l'establiment de noves estacions complint amb els requisits tècnics que dit règim reguli. El compliment d'aquests requisits s'hauria de justificar al projecte que es presenti a la Generalitat, per verificar que la instal·lació que es vol construir i posar en funcionament s'adequa completament a la regulació".*

L'aportació proposa un règim d'autorització reglada.

**DEKRA ITV.** Pel que fa al model de gestió, considera que la nova llei d'ITV *"hauria de ser per autorització administrativa amb criteris clars i sostenibles que garanteixin la prestació del servei d'ITV amb el màxim rigor i que millori la percepció dels usuaris, ampliant i modernitzant la xarxa d'estacions actuals". S'afegeix que "a més a més limitar el règim d'incompatibilitats al transport a carreteres, comerç de vehicles i tallers tal com es recomana des de les directives europees i des de la mateixa Comissió Nacional del Mercat de la Competència"*

Es comparteix l'objectiu de garantir la prestació del servei d'ITV amb el màxim rigor i que millori la percepció dels usuaris, ampliant i modernitzant la xarxa d'estacions actuals, així com el d'establir incompatibilitats en els àmbits on es poden produir conflictes d'interessos clars.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"Tal i com s'ha exposat, l'actual règim de prestació del servei mitjançant autoritzacions però de forma contingentada, és un model que ha funcionat i segueix funcionant, i partint de la nostra experiència arreu del món, és el que millors resultats ha donat en quan al compliment dels paràmetres abans referits, especialment el seu abast geogràfic, si el comparem amb altres models de l'entorn. Les aparents virtuts dels models liberalitzats es veuen sobrepassades per les conseqüències negatives que s'han descrit àmpliament en aquest escrit on la flexibilització o apertura del sistema, en molts casos, ha derivat en una reducció de la qualitat del control i, en moltes ocasions, tampoc ha suposat una reducció de costos ni preus i, finalment, els models de gestió pública han demostrat de forma palmària no ser una alternativa".*

La proposta recomana un model d'autoritzacions contingentades tal com el que es troba funcionant actualment. Es coincideix en que cal garantir la qualitat tècnica de la inspecció.

**UGT.** *“En aquest sentit des de la nostra organització, apostem per una ITV gestionada a través del Sector Públic, en la forma que es determini (Organisme Autònom, Empresa Pública...)”.* *“a través d'un servei públic que garanteixi la imparcialitat i la transparència en la gestió de les ITV”*

Es comparteix que el model ha de garantir la qualitat de la inspecció. Una gestió directa de tota la xarxa d'estacions ITV per part del Sector Públic és una de les opcions de política pública.

#### **4.- Com valoreu incorporar el dret d'adquisició preferent a les antigues empreses concessionàries en el procés d'adjudicació de les estacions que han de revertir a la Generalitat?**

**CCOO.** Pel que fa a la reversió d'actius de les antigues concessions, es demana *“Garantia 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”.*

Un cop finalitzat el procediment d'alienació onerosa per a la prestació del servei d'ITV mitjançant els procediments regulats a la normativa de patrimoni, en el cas de que hi hagués un nou operador, l'adjudicatari es veuria obligat 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.

**ACCO.** *“...com a primer pas per introduir un major grau de competència en el mercat de 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”.*

S'han de concloure els processos de reversió dins del marc establert per les lleis de patrimoni catalana i de l'estat. Cal tenir present en funció de la decisió que s'adopti els impactes sobre la situació jurídica actual dels operadors, el model de gestió pel qual s'opti, la competència, el col·lectiu de treballadors dels centres, etc.

**TÜV.** *“Això es deriva de la Sentència del Tribunal Suprem de 6/05/2016 relativa a les autoritzacions (Resolucions de 22/06/2010 i 21/07/2010). D'acord amb les actuals autoritzacions, les estacions han de poder continuar la seva activitat amb independència del regim escollit per la Generalitat per a executar la reversió. Qualsevol canvi en aquest sentit afectaria a l'exercici de les mateixes autoritzacions per part dels operadors. Per altre part aquest és el règim que s'ha adoptat en els precedents anteriors, tant a nivell nacional com a nivell internacional. El sistema escollit ha de contemplar la correcta transició sense afectar al col·lectiu de treballadors dels centres”*  
La Sentència de Tribunal Suprem esmentada especifica que *“En efecto, la nulidad de tales restricciones, en especial la relativa a las distancias, hacen menos relevante para otros posibles aspirantes la continuidad en la prestación del servicio de los antiguos concesionarios”.* Com ja ha estat dit, s'han de concloure els processos de reversió dins del marc establert per les lleis de patrimoni catalana i de l'estat. Cal tenir present en funció de la decisió que s'adopti els impactes sobre la situació jurídica actual dels



operadors, el model de gestió pel qual s'opti, la competència, el col·lectiu de treballadors dels centres, etc.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** “Entenem que és la solució més acurada amb l'aplicació de la normativa de patrimoni i el reconeixement de la situació de les antigues empreses concessionàries avui autoritzades. A més, respon de manera més adequada al principi d'equitat, en la mesura de què aquelles empreses que han fet una bona política de prestació del servei, han cuidat les instal·lacions, i han generat una confiança en el públic envers la qualitat del servei, han de veure reconeguda d'alguna manera aquesta actuació; sense que es derivi d'altra banda cap perjudici a l'administració pública ni cap situació de discriminació o limitació de la concurrència, ja que els anteriors operadors han de tenir una expectativa de poder resultar adjudicatàries de dites estacions i, tal com hem dit, aquest dret d'adquisició preferent és utilitzat de manera habitual en l'àmbit de la normativa de patrimoni”

Els processos de reversió s'han de concloure dins del marc establert per les lleis de patrimoni catalana i de l'estat. Cal tenir present en funció de la decisió que s'adopti els impactes sobre la situació jurídica actual dels operadors, el model de gestió pel qual s'opti, la competència, el col·lectiu de treballadors dels centres, etc.

**UGT.** “Aquesta afirmació pressuposa que el model tornarà a ser de concurs públic. La nostra organització que aposta per la gestió directa, no hi pot estar d'acord”.

##### **5.- S'han descrit adequadament els objectius? Hi ha altres objectius que no s'han tingut en compte i que creieu que haurien de ser valorats?**

**Plat. Puigmadrona.** Considera que cal “Regularitzar les condicions d'emplaçament de les estacions ITV i evitar problemes com els creats per la ITV del Passatge Puigmadrona : evitar la instal·lació en zones amb alta densitat de població, en vies semi-peatonals ( embussos ), prop d'establiments escolars ( risc d'atropellaments ), obligació d'assegurar un bon aïllament sonor ( contaminació acústica ) i obligació d'assegurar un correcte sistema d'evacuació de gasos( contaminació de l'aire)”.

Cal garantir que les estacions tinguin un accés adient pels vehicles i per tant no es trobin ubicades en zones semi-peatonals, etc, per tant es recull el suggeriment. Pel que fa als aspectes mediambientals, cal que compleixin amb la normativa sectorial que els hi és d'aplicació.

**ACCO.** “L'ACCO considera que aquests objectius són adients i, especialment, des del punt de vista de la competència, que es pugui garantir als usuaris la lliure elecció de l'operador. Això no obstant, es podria incloure explícitament, com a objectiu, el foment de la competència en la prestació d'aquest servei, per tal que els seus usuaris es puguin beneficiar dels seus avantatges, com són preus més baixos i millores en termes de qualitat”.

És un dels objectius de la llei garantir als usuaris la lliure elecció de l'operador. Cal tenir present l'observació feta al comentari de l'ACCO al punt 4 respecte a que el servei ITV és un bé de confiança.

**TÜV.** “Respecte els objectius marcats, compartim que cal assegurar la qualitat de la prestació del servei, als efectes que els vehicles estiguin en bones condicions des del

*punt de vista de la seguretat i el medi ambient. També compartim el fet de garantir la seguretat jurídica en l'aplicació de la normativa, objectiu volgut per tots els agents implicats. Pensem que com objectiu també es pot incorporar aconseguir un adequat compliment en els períodes de inspecció, fomentant la realització de la inspecció com mecanisme de millora de la seguretat via".*

Es comparteixen els objectius exposats.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"Entenem que els objectius s'han descrit adequadament"*

**UGT.** *"S'haurien d'aclarir quin es el paper tant administratiu i econòmic de l'administració, així com els objectius i/o condicions dels treballadors i treballadores".*

L'objectiu de l'Administració és prestar el servei d'interès general d'ITV de manera eficaç, eficient i sostenible, i evidentment respectant totes les normatives sectorials d'aplicació.

**6.- Hi ha efectes, negatius o positius, derivats del marc normatiu vigent que s'estiguin produint actualment i que no s'han posat de relleu?**

**ACCO.** *"El marc regulador existent ha conduït a un mercat caracteritzat per: (i) la impossibilitat d'entrar al mercat per la limitació del nombre d'operadors a través d'una regulació "numerus clausus"; (ii) una elevada concentració, atès que únicament hi ha cinc operadors i els tres primers abasten aproximadament el 90% de la quota de mercat; i (iii) una reduïda competència per la territorialització de les estacions d'ITV i per l'estabilitat i reduïda variabilitat en preus"*

Es comparteix la diagnosi des del punt de vista de la competència.

**TÜV.** *"Durant els darrers anys hem tingut un exemple on en situacions d'important complexitat com ha estat el tancament de les estacions durant més de dos mesos durant el període de confinament motivat per la Covid-19, la xarxa d'estacions ha pogut respondre i prestar el servei de forma satisfactòria. On altres serveis han quedat col·lapsats, en general s'ha pogut absorbir la demanda i prestar l'activitat fins a la posada al dia de totes les inspeccions. Al nostre entendre la xarxa d'estacions a Catalunya és amplia i coneguda pels clients. No obstant això, encara hi ha comarques que no disposen de cap centre d'inspecció i en aquest sentit, completar el Pla Territorial és positiu. No compartim la visió que això hagi d'implicar una modificació completa de tots els aspectes de la Llei donat que, com hem comentat, els elements no aplicables són molt pocs".*

Després del confinament provocat per la Covid-19 es va poder reprendre l'activitat de les estacions en condicions habituals en un termini raonablement curt. És un objectiu de la llei millorar l'accés a la prestació del servei, la qual cosa es pot aconseguir mitjançant l'aplicació de diferents polítiques públiques.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"Tot i que al llarg d'aquest escrit s'ha desenvolupat la nostra posició, i en particular quant a la incertesa jurídica sobrevinguda, volem recalcar un efecte molt greu com es que hi hagi operadors que segueixen operant sense títol vàlid"*

El punt 1 de la Disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, els habilita amb caràcter excepcional i transitori “durant tot el període de temps imprescindible i necessari per a concloure els procediments regulats en l'apartat 3 d'aquesta disposició i fins que, a més a més, 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”.

“En tot cas, com a aspectes positius del actual marc normatiu cal assenyalar: el seu equilibri entre el sistema exclusiu o tancat i un de totalment obert (en un servei públic que els usuaris no decideixen consumir i per tant valorar per la seva qualitat), el seu abast geogràfic donant cobertura a tot el territori, el seu èxit acumulat i acreditat desde fa mes de 10 anys, essent un marc que ha permès garantir la prestació del servei a tot el territori de Catalunya en termes d'universalitat, eficiència i qualitat”.

En tractar-se d'un règim d'autoritzacions contingentes, a efectes pràctics és com una concessió, i per tant s'apropa més a un règim tancat que a un d'obert.

**UGT.** “La problemàtica radica en la deixadesa de funcions de les administracions un cop concedit el concurs públic. Aquest no ha de significar un taló en blanc. La Administració ha de ser garant de la qualitat del servei i ha de fer inspeccions periòdiques del servei, imposant si convé sancions davant l'incompliment dels estàndards pactats”

S'entén que per concurs públic es fa referència a concessions o autoritzacions restringides. En cas d'optar per una d'aquestes polítiques públiques, no hauria d'implicar “un taló en blanc” per a les empreses. Per a l'Administració és fonamental garantir la qualitat de la inspecció independentment del model de gestió pel qual s'opti, i seguirà imposant sancions en el cas de que els operadors cometin infraccions. La forma d'intervenció de l'Administració s'haurà d'adaptar al model de gestió que fixi la Llei.

## **7.- Quins són els obstacles que es troben els usuaris per passar la inspecció tècnica de vehicles?**

**Port de Barcelona.** Pel que fa als vehicles industrials que operen al port, “les estacions properes a l'àmbit del port no tenen cites disponibles abans de tres mesos i els camioners s'han de desplaçar a altres estacions fins a 40Km de distància per passar les ITV, amb el conseqüent impacte ambiental i econòmic que els hi suposa”. Conseqüentment suggereix: “Proposem la inclusió a la nova llei una estació d'ITV fixa dins del recinte del port dedicada a vehicles pesats”. **SINTRAPORT.** Fa consideracions anàlogues: “Traslladem el problema que té el transport portuari, per accedir al servei d'ITV en general a tota Catalunya i en particular als voltants del Port. Proposem la instal·lació d'una estació d'ITV en el recinte portuari, pel gran volum de camions pesats que operen. Això evitaria desplaçaments innecessaris a altres ITV i accés a horaris més flexibles, un requisit imprescindible en el nostre sector a conseqüència de la nostra mobilitat”.

Ambdós col·lectius reflecteixen la problemàtica existent vers l'obtenció de cita pels vehicles industrials que operen al port i es tindrà en compte el suggeriment.

**TRANSCALIT** demana que *“la normativa de les ITV's tingui en compte les especials necessitats (d'equipament, d'espai de temps) que tenen els vehicles destinats al transport de mercaderies. Es proposa la creació d'estacions específiques i exclusives per a aquests vehicles així com que els tallers mecànics, que disposin de totes les característiques tècniques exigibles per a una efectiva i segura revisió del vehicle, siguin també centres per a passar les ITV's als vehicles professionals”*.

Reflecteix la problemàtica existent vers l'obtenció de cita pels vehicles industrials en general i es tindrà en compte el suggeriment. Per que fa als tallers mecànics, entrarien en conflicte d'interessos ja que podrien ser alhora l'entitat que detectés els defectes i la que els corregís en un àmbit en la que l'usuari, en molts casos, no es capaç de saber si el diagnòstic és correcte o no.

**FECAV**. Sol·licita que estigui el sistema telemàtic *“obert per a cites prèvies per als vehicles M2 i M3 amb una previsió trimestral i amb suficients places garantides per a vehicles M2 i M3, és a dir, haurien d'establir una obligació respecte les estacions d'ITV que els impliqui acreditar un rati mínim d'actuacions respecte vehicles M2 i M3, sempre i quan es doni la demanda suficient al territori de que es tracti”*. També considera que *“la línia dedicada als vehicles professionals tingui la mateixa celeritat que la resta dedicades a turismes”*. Finalment considera que hi ha problemes amb *“les fallades de maquinari o problemàtiques amb el sistema de frenada”*.

Reflecteix la problemàtica existent vers l'obtenció de cita pels vehicles industrials en general i es tindrà en compte el suggeriment. La línia de vehicles professionals no pot tenir la mateixa celeritat que la de turismes, ja que els primers estan sotmesos a més proves i més exigents. Es pren nota de les fallades de maquinari o problemàtiques amb el sistema de frenada per tal de cercar solucions, malgrat que una Llei no és l'instrument més adient per resoldre-ho.

**ACCO**. *“Aquesta situació d'usuaris captius provoca que pràcticament no existeixin pressions competitives entre els operadors, amb les excepcions de, principalment, la part més propera a la capital de la província de Barcelona. Per tant, els consumidors es veuen privats dels beneficis que s'obtenen de la competència en els mercats, com són preus més baixos i millors en termes de qualitat com, per exemple, en temps d'espera (especialment en determinades estacions d'ITV i períodes de l'any)”*.

Es coincideix en que hi ha poques pressions competitives. Els problemes de temps d'espera afecten als vehicles industrials. Cal donar solució a aquesta problemàtica mitjançant la nova llei.

**TÜV**. *“La normativa d'inspecció, que en gran part és elaborada a nivell estatal, no sempre està exempta d'interpretacions i això pot ocasionar distorsions en els usuaris del servei. Caldria que abans de qualsevol revisió dels processos d'inspecció, es portés a terme l'adequada homogeneïtzació de criteris per garantir una correcta actuació”*.

Es treballa i s'ha de seguir treballant fixant criteris interpretatius de la normativa en aquells aspectes on sigui necessari.

**SGS**. Respecte a la inspecció de vehicles pesants es considera: *“Com a norma general, la inspecció de vehicles pesants requereix un major temps d'inspecció que els turismes o motocicletes. Aquest fet, sumat al fet que els equips d'inspecció tenen*

*un preu més elevat, fan que el nivell de rendibilitat de la inspecció d'aquests vehicles sigui menor. D'altra banda, i sense menysvalorar la resta del parc de vehicles, els vehicles pesants constitueixen una part gens menyspreable del teixit industrial, contribuint al desenvolupament econòmic de la comunitat, la qual cosa suggeriria que s'establissin mesures addicionals per garantir el servei a aquest tipus de vehicles". "Per a tal fi, ens permetem proposar l'establiment d'una ràtio mínima obligatòria de cites per a vehicles pesants"*

Proposta similar a la feta per FECAV i per tant són pertinents els mateixos comentaris.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"El servei d'inspecció tècnica funciona molt bé. El problema o obstacle podria ser, en ocasions, la cita prèvia per a la prestació del servei, però aquest aspecte es troba ben regulat i s'aplica correctament, sense perjudici de la situació que es va derivar de la pandèmia"*

Donades les seves característiques si ús, existeixen problemes de concertació de cita pels vehicles industrials.

**UGT.** *"Bàsicament la dispersió del territori que molts cops obliga a desplaçaments molt llargs. També es important destacar la saturació d'algunes estacions que comporta un temps d'espera important També volem destacar que aquesta saturació afecta a la qualitat de vida dels treballadors i treballadores, augmentant, les malalties respiratòries i múscul-esquelètiques que incrementen els problemes en la seva salut i posen en perill la seva seguretat"*

Un aspecte fonamental de la Llei ha de ser garantir la universalitat de la prestació del servei: garantir el servei a tot el territori. També ha d'evitar temps d'espera elevats mitjançant el compliment de cartes de servei.

## **8.- Com creieu que es podria millorar la sostenibilitat ambiental en les estacions que presten el servei d'ITV?**

**ACCO.** *"La introducció de competència al mercat podria permetre una millora de la sostenibilitat ambiental de les estacions d'ITV. En termes generals, la competència en el mercat comporta disminucions de preus i millores de la qualitat i la varietat dels béns i serveis. En aquest sentit, en tant que la sostenibilitat ambiental cada cop és un aspecte que tenen més en compte i valoren més els usuaris, en una situació de competència per captar clients, les estacions d'ITV podrien competir mitjançant la millora d'aquest atribut. Així mateix, si s'opta per un nombre màxim d'operadors en un àmbit geogràfic determinat (competència pel mercat), el mecanisme d'assignació de les autoritzacions hauria de considerar el grau de sostenibilitat ambiental ofert pels operadors"*

Donat que ens trobem en una situació d'emergència climàtica, les diferents actuacions que afavoreixen la sostenibilitat s'han de tenir present a la nova llei

**TÜV.** *"Per millorar la sostenibilitat es podria realitzar un major esforç per reduir la documentació en paper i, en la mesura que les instal·lacions actuals ho permetin, es pot afavorir la utilització d'energies sostenibles"*

Cal reduir la documentació en paper, tot preveient ajuda a la gent de més edat per no crear "fractures digitals". La situació d'emergència climàtica obliga a impulsar l'ús d'energies renovables.



**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U. XXX.** “Les estacions compleixen rigorosament amb la normativa ambiental i, en aquest sentit, és més competència del regulador ambiental determinar si aquest marc ha de millorar. En qualsevol cas, les estacions d'ITV no produeixen una afectació significativa al medi ambient. Abans al contrari, la contaminació del parc de vehicles es limita molt com a conseqüència de la prestació del servei. No obstant, com hem apuntant anteriorment, considerem que l'ús de plaques solars o carregadors elèctrics podria ser considerat, tot i reconeixent que es tracta d'una inversió o cost afegit”.

La situació d'emergència climàtica fa que s'hagi d'impulsar l'ús d'energies renovables.

**UGT.** “Amb un millor servei amb el temps especificat per usuari, sense demora de cites prèvies a llarg termini, amb més supervisió per par de les Administracions”.

S'han d'evitar temps d'espera elevats mitjançant el compliment de cartes de servei.

### **9.- Creieu necessari efectuar modificacions en el servei? Quines?**

**ACCO.** “cal considerar que en els propers anys és previsible que es produeixin canvis importants en l'àmbit de la mobilitat, com el creixement dels vehicles elèctrics i, per tant, s'ha de facilitar la incorporació de noves tecnologies a la ITV de la manera més procompetitiva possible, evitant barreres que dificultin l'entrada a potencials operadors”.

Aquest tema ja ha estat comentat a l'observació de l'ACCO al punt 2.

**TÜV.** “S'hauria d'incorporar dintre del procés d'inspecció la revisió de més elements de la electrònica del vehicle, tant des de el punt de vista de seguretat com altres elements mediambientals o d'ús del vehicle. La capacitat de la xarxa es podria ampliar en aquelles comarques que encara no disposen de centres i on els usuaris de la zona han de realitzar desplaçaments per realitzar la inspecció”

Es considera recomanable la revisió de més elements de l'electrònica del vehicle que s'haurà de fer mitjançant modificacions al “Manual d'Inspecció”. Cal que la xarxa permeti disminuir desplaçaments per realitzar la inspecció.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** “Les modificacions o adaptacions a les condicions de prestació del servei són contínues. Probablement s'haurien d'establir mecanismes més efectius de control dels vehicles que circulen sense passar la ITV i, igualment, un sistema que permetés reaccionar davant de situacions en què vehicles que, aparentment han passat la ITV, es detecten com altament contaminants”.

Es van fent modificacions en la inspecció en funció dels canvis que es van produint al Manual d'Inspecció. El control de vehicles circulant no és competència d'aquesta normativa.

**UGT.** “Més control de la qualitat del servei a les empreses privades per part de l'administració. Contractació del personal necessari (actualment totalment insuficient), hauria d'haver control per part de la Administració. Establiment d'una producció amb criteris de qualitat (els operadors actuals fa anys incrementen la producció constantment sense gairebé augmentar la plantilla)”.



Es comparteix que el model ha de garantir la qualitat de la inspecció, i l'Administració ha de posar el mitjans adients per garantir-la.

### **10.- Considereu correctes les tarifes actuals del servei d'ITV?**

**ACCO.** *“Probablement com a conseqüència de la regulació, el grau de variabilitat de les tarifes és mínim, tant entre els diferents operadors, com respecte del preu màxim establert per l'Administració de la Generalitat. A títol d'exemple, en relació amb el servei de les revisions ordinàries de vehicles, tres dels cinc operadors (88% del total d'estacions ITV) no ofereixen cap descompte respecte al preu màxim, i els altres dos operadors (12% de les estacions d'ITV), ofereixen un preu inferior, del 5% i del 15% respectivament, al qual es van comprometre en el moment de la licitació per accedir al mercat. Aquesta situació es dona per a les revisions dels diferents tipus de vehicles. A més, cal tenir present també que, segons l'article 3 de l'Ordre IUE/361/2010, de 17 de juny, els operadors no poden modificar els preus de la tarifa en una estació concreta. És a dir, han de mantenir una política de preus homogènia per a totes les estacions de Catalunya. Per tant, tots els operadors del servei d'ITV de Catalunya apliquen la tarifa més elevada que poden aplicar, ja sigui la tarifa màxima regulada o la tarifa resultant de la licitació corresponent”.*

L'Ordre de tarifes màximes vigent data de l'any 2010. Cal fer una nova Ordre per adequar-les als canvis de tota mena que s'han produït des del moment de la seva aprovació. No cal que es faci per llei.

**TÜV.** *“Les tarifes actuals a Catalunya, tarifes màximes, romanen sense variació des de l'any 2009, ja fa 14 anys. Els estudis i comparatives amb altres tarifes tant nacionals com d'altres països mostren que a l'actualitat les tarifes en Catalunya estan per sota de la mitjana i, en qualsevol cas, molt inferiors que en altres zones amb un cost de vida similar. Tarifes com la inspecció de vehicles de dues rodes, vehicles pesants o la inspecció d'aparells taxímetres han quedat totalment descompensades donada l'evolució i durada de les proves d'inspecció”.*

L'Ordre de tarifes màximes vigent data de l'any 2010. Cal fer una nova Ordre per adequar-les als canvis de tota mena que s'han produït des del moment de la seva aprovació.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *“...considerem que les tarifes actuals que, no l'oblidem son les de 2009, haurien d'haver-se actualitzades fa molts anys i han de actualitzar-se urgentment. En efecte, resulta necessària al menys la seva indexació a l'IPC o actualització (les tarifes no han estat actualitzades des de l'any 2009, amb la situació de tensió en termes d'increment de preus, salaris i costos energètics evident pel temps transcorregut, però especialment intensa atenent al que estem vivint actualment”*

L'Ordre de tarifes màximes vigent data de l'any 2010. Cal fer una nova Ordre per adequar-les als canvis de tota mena que s'han produït des del moment de la seva aprovació

**UGT.** *“Les tarifes han de garantir un servei òptim per la finalitat a que són aplicades. S'ha de tenir clar que han de ser un element nuclear per la millora del medi ambient i*

*han de significar una continua inversió en modernització dels equips i la seva maquinària”.*

L'Ordre de tarifes màximes vigent data de l'any 2010. Cal fer una nova Ordre per adequar-les als canvis de tota mena que s'han produït des del moment de la seva aprovació, i complir amb les observacions efectuades.

### **11.- Les tarifes haurien de ser fixes o liberalitzades? Per què?**

**SRT.** *“...tots els operadors haurien de tenir les mateixes tarifes...”*

Tindria sentit en el cas de que s'optés per un model concessional o hi hagués un únic operador.

**CCOO.** Respecte a la fixació de preus del servei considera que *“hem de tenir en compte que el preu no pot ser el factor de competitivitat d'un servei que mira per la qualitat”.*

Es coincideix en que el preu no ha d'afectar a la qualitat de la inspecció, i l'Administració haurà de vetllar perquè això sigui una realitat.

**ACCO.** *“L'ACCO recomana l'eliminació de l'establiment de tarifes màximes, atès el risc que es converteixin en uns preus de referència als quals els operadors es puguin adherir. De fet, actualment el grau de variabilitat és mínim, tant entre els diferents operadors com respecte del preu màxim establert; només els dos operadors que van accedir al mercat mitjançant un concurs per l'autorització ofereixen un preu inferior al màxim regulat, però és conseqüència del compromís adquirit en el propi concurs. Aquest problema es veu agreujat pel fet que la normativa actual obliga que els operadors estableixin la mateixa tarifa a totes les seves estacions de Catalunya. És a dir, un operador no pot modificar la tarifa d'una estació d'ITV concreta per ajustar-se a les condicions del mercat. Per tant, resulta necessari eliminar tant l'existència d'una tarifa màxima com l'obligatorietat de mantenir una política de preus homogènia al conjunt del territori. Com a alternativa, es podria 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 administratiu competent en la matèria”.*

Cal establir un sistema de tarifes màximes per no penalitzar a la gent que viu a zones on hi ha molt poca oferta i que es poden considerar clients “captius” de l'estació més propera. S'ha d'avaluar la conveniència o no de que els operadors hagin de disposar de la mateixa tarifa a totes les seves estacions.

**TÜV.** *“Les tarifes van relacionades amb el model de prestació del servei. Els mercats liberalitzats tenen com a conseqüència tarifes liberalitzades. En aquests casos l'experiència demostra que les tarifes tendeixen a incrementar-se per les característiques del servei. En mercats concessionals o més regulats les tarifes també solen ser regulades. Per mantenir un sistema sostenible en el temps és important que es puguin adequar a l'evolució dels costos reals, permetent mantenir les inversions i la qualitat del servei. En entorns econòmics com l'actual, on tenim taxes importants d'inflació, adequar les tarifes és imprescindible per al sosteniment de l'activitat”*

Aplica el mateix comentari que a la proposta de l'ACCO.

**SGS.** *“Per tant, proposem que el règim tarifari no tingui regulació alguna i que sigui de fixació lliure per part dels operadors, que ampliarà a més les opcions d'elecció pels usuaris del servei, que entenem que és un dels objectius perseguits”*  
Aplica el mateix comentari que a la proposta de l'ACCO.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *“Tot i que aquesta qüestió haurà de ser consistent amb el model que la llei preconiï finalment, des-de el nostre punt de vista, cas que les tarifes siguin fixes/màximes, hauran de ser revisades anualment tenint en compte el increment del cost de la prestació del servei i donat que el sector espera nous canvis regulatoris des-de la Unió Europea, haurà de permetre reaccionar de manera àgil a aquests. Les tarifes liberalitzades condueixen a la competència pel preu en lloc de la qualitat del servei i aquest angle ha de ser pres en compte per l'Administració. Per tant, si creiem en un sistema de autoritzacions limitades, hem de pensar en un sistema de tarifes fixes amb elements de flexibilització o autorització”.*  
El sistema de tarifes ha de ser coherent amb el model de gestió de la prestació del servei, i també aplica el mateix comentari que a la proposta de l'ACCO.

**UGT.** *“Les tarifes en una gestió directa seran imposades mitjançant el Govern. La seguretat dels vehicles no pot significar una subhasta de tarifes. Aquesta realitat, ha de garantir uns estàndards de qualitat elevats i una formació i instal·lacions pioneres”*  
En el cas d'optar per una política pública de gestió directa per part de l'Administració tal com proposa aquesta contribució, les tarifes haurien de ser fixes.

## **12.- Creieu necessari organitzar el servei territorialment per tal de garantir una xarxa geogràficament homogènia?**

**SRT.** *“...s'obriria la possibilitat d'entrada de nous operadors per poder donar cobertura geogràfica a tot Catalunya, permetent l'obertura de noves estacions a les àrees més poblades, però lligant-ho a l'obertura també d'estacions en altres àrees menys poblades”.*

En aquest model conviurien una empresa pública per gestionar la xarxa d'estacions provinent de l'època concessional i operadors privats que podrien obrir estacions lliurement on volguessin, i que en el cas de fer-ho a una zona molt poblada també ho haurien de fer en una de les zones menys poblades. D'aquesta manera es podria garantir la universalitat del servei a tot el territori sense fer planificació territorial.

**CCOO.** S'explica que *“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 són elements de cohesió, equilibri i lluita contra la gentrificació”.*  
Cal garantir la universalitat del servei a tot el territori ja que és un servei d'interès general.

**ACCO.** Com a resum diu *“En qualsevol cas, el que no estaria justificat és que, per una eventual falta de prestació de 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 que això implicaria per als potencials oferents i pel conjunt dels usuaris del servei. Per tant, en termes generals, no resulta*

*convenient la planificació de la ubicació de les estacions d'ITV, ni l'assignació en exclusiva de determinats territoris".*

Des del punt de vista de les mecàniques competitives és raonable no planificar la ubicació de les estacions, ni l'assignació en exclusiva de determinats territoris, però en aquest cas caldria preveure a la llei la prestació subsidiària del servei per part de l'Administració en el cas de fallades del mercat. El servei prestat per ITV mòbils ha de quedar restringit a aquells vehicles que no circulin habitualment per carreteres (vehicles agrícoles, ciclomotors, etc.) ja que la precisió de les proves en aquestes estacions és inferior a les de les estacions fixes, i conseqüentment, d'aplicar-se a vehicles que habitualment circulen per carreteres disminuiria la seguretat viària.

**TÜV.** *"Aquest és un element indispensable. L'experiència demostra que la xarxa d'estacions planificada és la que s'adequa més a les necessitats del servei. Criteris com l'existència d'una estació a cada comarca o que cap nucli de població a Catalunya amb més de 2.500 habitants es trobi a més de 20 km d'una estació d'inspecció tècnica de vehicles, són criteris a tenir en compte. Per part dels operadors garanteix que les ubicacions responen a criteris objectius d'evolució del parc de vehicles i demanda real del servei".*

L'aportació considera la planificació territorial com el millor instrument per garantir la universalitat del servei.

**SGS.** *"...proposem realitzar algun tipus de zonificació per evitar una alta concentració d'estacions a les zones més poblades que d'altra banda les conduiria a escenaris de baixa o nul·la rendibilitat, deixant pel contrari amb baixos nivells de servei a les zones més rurals o menys poblades. Assumint que aquesta proposta fos acceptada, considerem i proposem que s'estableixi un mecanisme objectiu i conegut per tots els possibles optants per què totes les possibles propostes fossin considerades i es pogués cobrir el territori d'una manera uniforme, coneixent en tot moment els optants, les zones a les quals es poden demanar nous emplaçaments"*

La proposta veu necessari algun tipus de zonificació per garantir la universalitat del servei, i que siguin considerades totes les propostes de nous emplaçaments.

**APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.U.** *"És absolutament bàsic. Tal com hem apuntat anteriorment, s'ha de garantir el servei a tot el territori de Catalunya, i el sistema de prestació del servei ha de garantir la cobertura igualment de les parts del territori que, per raó de l'existència d'un parc immobiliari reduït, resultaria deficitària la seva prestació". "...aquesta es una qüestió transcendental i es uns dels motius pel que a APPLUS estem convençuts de que tan sols el actual model, amb una actualització del Pla Territorial en el sentit suggerit, assolirà aquest objectiu en particular".*

Aplica el mateix comentari que a la proposta del TÜV.

**UGT.** *"Els ciutadans i ciutadanes d'acord amb l'article 14 de la Constitució Espanyola, tenen dret a la igualtat. Aquest no opera com a un imperatiu categòric però si que obliga a les administracions a remoure les possibles discriminacions que tenen per el lloc on viure. El no-desplegament fet per problemes legals del Decret 45/20210, no només afecta a la seguretat jurídica amb que estan operant en la actualitat les ITV, si no que afecta a tot el territori. S'han d'establir criteris clars d'on radiquen les estacions, negant la maximització de beneficis coma criteri que tenen els operadors privats".*

El model de gestió que s'ha d'implantar amb la Llei haurà de garantir la universalitat del servei a tot el territori ja que és un servei d'interès general, i per tant preservar els drets de les ciutadanes i ciutadans de tot el territori.

## **Anàlisi d'altres consideracions efectuades:**

### **Mesures laborals.**

**CCOO.** *“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 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 d'evitar que l'activitat principal sigui, per exemple comerç i no la pròpia d'inspecció. 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'Indústria) per garantir una formació comú per totes les empreses i una millora en la qualitat del servei”.*

Les empreses prestadores del servei d'ITV resten obligades a complir tota la normativa en matèria de relacions laborals així com de seguretat i salut laboral. L'activitat principal de l'establiment sempre ha de ser la prestació del servei d'ITV. La formació del personal treballador ha de complir amb la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 “Avaluació de la conformitat. Requisits per al funcionament de diferents tipus d'organismes que fan la inspecció”, i si escau, amb les instruccions complementàries que aprovi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial.

**SRT.** Proposa una distribució mínima de personal inspector, administratiu i director per estació, així com la seva formació.

La formació del personal treballador ha de complir amb la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 “Avaluació de la conformitat. Requisits per al funcionament de diferents tipus d'organismes que fan la inspecció”, i si escau, amb les instruccions complementàries que aprovi l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial. Aquestes també poden exigir el requisit d'un personal mínim per estació.

S'aporten suggeriments pel que fa a “mesures per afavorir la neteja de l'aire a la nau d'inspecció” i “horaris”.

Les empreses prestadores del servei d'ITV resten obligades a complir tota la normativa en matèria de relacions laborals així com de seguretat i salut laboral.

### **3. Conclusions.**

Es valoren molt positivament totes les aportacions realitzades en aquesta consulta pública, ja que de la majoria d'aquestes es dedueix la necessitat real d'una modificació del marc legal existent per tal de dotar de seguretat jurídica al sector, fet que dóna ple sentit a la memòria preliminar per a la reforma de la normativa que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, i que alhora ha de donar cabuda als nous reptes del sector.

En alguns casos les aportacions presenten diferències de criteri rellevants, però s'ha observat una argumentació sòlida i una contribució de caràcter positiu que, de ben segur, contribuiran al disseny d'un nou marc jurídic més ajustat a les necessitats del servei i que aportarà més valor públic a la societat.

Director general d'Indústria