



MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CASTILLA-LA MANCHA Y SE DEROGA EL DECRETO 63/2009

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

1.1. Motivación.

La Inspección Técnica de Vehículos sobre la que versa el Proyecto de Decreto, nos remite a dos ámbitos diferenciables por implicar regímenes competenciales diversos entre el Estado y las Comunidades Autónomas. De un lado, se encuentran las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos y las actuaciones relativas al establecimiento de las condiciones técnicas que deben cumplir éstos al objeto de garantizar la seguridad del tráfico, así como los requisitos técnicos que deben incorporar para proteger a los usuarios de los diversos transportes. Todo ello constituiría competencia exclusiva del Estado, en virtud del artículo 149.1.21ª CE.

Los factores principales que inciden en la seguridad vial son el conductor, la vía y el estado del vehículo. Respecto a este último, las administraciones públicas contribuyen a su buen funcionamiento a través de ordenamiento jurídico, que se encarga de regular las inspecciones técnicas para asegurar su correcto estado, y así garantizar la seguridad de sus ocupantes, de las personas que les rodean, y también del medio ambiente. Así, desde el año 1985 la Unión Europea obliga a todos los automóviles matriculados en España a realizar una inspección técnica de forma periódica para verificar su estado, y la *Normativa Europea 96/96/CE del Consejo del 20 de diciembre de 1996 sobre la Aproximación de las Legislaciones de los Estados Miembros Relativas a la Inspección Técnica de los Vehículos a Motor* homogeneiza la inspección técnica a nivel comunitario.

Por otra parte, los aspectos que, sin tener una incidencia directa en la seguridad vial, garantizan que el vehículo resulte ser objetivamente una "máquina segura", estarían más bien relacionados con la seguridad industrial, materia ésta que, forma parte de la competencia en materia de industria y, por extensión, de la actividad económica.

En lo que se refiere a la regulación, la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha experimenta continuamente cambios demográficos, sociales, etc. cuyo dinamismo exige la actualización y revisión constante de la regulación que rige en la misma, de manera que esta se adapte a la realidad regional. El día 28 de mayo de 2019 finaliza la vigencia de la *Orden 24/05/2010 de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, por la que se establece la Planificación Sectorial de Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos de Castilla-La Mancha*. Esto hace prioritaria la tarea de llevar a cabo la revisión de los criterios y parámetros que ofrezcan pautas para concretar una nueva planificación de las estaciones de ITV. El fin último será ampliar la accesibilidad a los centros ITV por parte de una mayor cantidad de usuarios de la región ofreciendo un servicio más amplio a la ciudadanía, partiendo también de otros criterios como el de contribuir a mejorar seguridad vial y a reducir las emisiones de CO₂.

La seguridad vial es igualmente un objetivo reseñable de la política europea, que durante años ha establecido políticas cuyos fines últimos son minimizar los accidentes de tráfico y las muertes derivadas de los mismos:

"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".

Con el fin de alcanzar estos objetivos, en las actuaciones estratégicas la inspección técnica de vehículos se alza como instrumento fundamental al garantizar que los



Castilla-La Mancha

D.G. de Industria, Energía y Minería
**Consejería de Economía,
Empresas y Empleo**

Av. Río Estenilla, s/n - 45071 TOLEDO

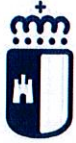
vehículos europeos *“estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso”*.

Con esta finalidad aparecen las últimas modificaciones legislativas producidas en el marco de la Unión Europea, en concreto la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos a motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, y la refundición de los Reales Decretos 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de la inspección técnica de vehículos, han motivado la publicación del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Estas modificaciones legislativas producidas han motivado la elaboración del presente Decreto con la finalidad de establecer la regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos adaptada a la actual normativa.

Así mismo, respecto a la planificación de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, la disposición adicional segunda del Decreto 63/2009, de 26 de mayo, por el que se regula la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Castilla-La Mancha, señala que la Consejería competente en materia de industria, procederá a elaborar y aprobar una planificación sectorial que incluirá la distribución territorial de las instalaciones de ITV's en la región, en base a las exigencias del servicio, asegurando la calidad, rigor y servicio al ciudadano.

El Decreto 63/2009 establece que dicha planificación, se elaborará en base a las exigencias del servicio, de modo que se asegure la calidad, rigor y servicio al ciudadano bajo los criterios de homogeneidad del servicio y cercanía al ciudadano teniendo en cuenta los parámetros de distribución del censo zonal del parque de vehículos, censo de



Castilla-La Mancha

D.G. de Industria, Energía y Minería
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. Río Estenilla, s/n - 45071 TOLEDO

habitantes o dispersión poblacional entre otros, garantizándose en todo caso el cumplimiento de la normativa de seguridad industrial.

El mencionado Real Decreto 920/2017, establece, así mismo, en su anexo IV apartado A.1, que el órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la estación podrá admitir otras configuraciones que las mínimas establecidas en esta disposición.

Para ello la Dirección General de Industria, Energía y Minería ha procedido a la contratación de un estudio para poder seleccionar indicadores a partir de los que poder determinar las ubicaciones de futuras estaciones de Inspecciones Técnicas de Vehículos que contribuyan a ampliar la oferta actual de este servicio en la región, ofreciendo un acceso a mayor número de usuarios castellano-manchegos. Como objetivos específicos de este estudio se han establecido lo siguientes:

- ✓ Indagar en el perfil de las estaciones de ITV que actualmente hay distribuidas por la región.
- ✓ Detectar indicadores que puedan proporcionar información relevante a partir de la que se puedan concretar criterios de ubicación de futuras estaciones de ITV, con objeto de que puedan ser un punto de apoyo a la hora de establecer criterios de autorización.
- ✓ Establecer categorías que contribuyan a potenciar la instalación de futuras estaciones ITV, con el objetivo prioritario de continuar acercando este servicio a sus usuarios.



2. SITUACIÓN ACTUAL.

2.1. Estaciones ITV.

En Castilla - La Mancha hay un total de 46 estaciones ITV de fijas, 11 móviles adscritas a una ITV fija, distribuidas entre un total de 37 municipios.

De lo que se extracta del estudio realizado y que se acompaña como documento adjunto, hasta la fecha aspectos como el tamaño de la población o su densidad son aspectos que no tienen relación con el establecimiento de las Estaciones ITV que hay distribuidas por la región (observándose una gran dispersión de datos). En cambio, su localización geográfica está relacionada con la proximidad a las principales vías: autovías, autopistas y carreteras nacionales.

Otro aspecto que hace referencia el estudio tiene que ver con el tamaño del parque de vehículos: el de Castilla-La Mancha oscila entre la cifra superior de las 107.157 unidades en alta en el municipio de Albacete, frente a la cifra inferior de toda la región de un total de 4 vehículos en el municipio de Castilnuevo, de la provincia de Guadalajara.

La mayoría de los municipios de la región, concretamente el 98%, tiene un parque de vehículos inferior a las 20.000 unidades. También hay que destacar que únicamente son 4 los municipios que tienen tamaños intermedios que oscilan entre 20.000 y 40.000 unidades: Hellín en Albacete, Tomelloso y Puertollano en Ciudad Real, y Cuenca capital.

El tamaño del parque de vehículos de una localidad o su densidad otro de los factores determinantes a la hora de decidir solicitar la instalación de una ITV, según se describe en el estudio tampoco es un datos que tenga influencia en ubicación de las ITVS. En lo que se refiere a este último aspecto, las estaciones ITVS de Castilla-La Mancha están situadas en un total de 37 municipios que tienen una densidad del parque de vehículos muy diversa: oscila entre la cifra inferior de 2,96 veh./km² en Alcolea del Pinar



(Guadalajara), y la superior de 994,97 en Azuqueca de Henares. Y también hay que destacar que en cuatro de los municipios con estación ITV tiene una densidad inferior a 20 veh./km²: Alcolea del Pinar (Guadalajara), Maqueda (Toledo), los Yébenes (Toledo) y Almadén (Ciudad Real). Es en el municipio de Azuqueca de Henares, de Guadalajara, donde se observa la densidad máxima de vehículos, cuya cifra es de 994,97 veh./km².

Profundizando en este aspecto de la distancia de muchos de los usuarios de las ITVs a los centros más próximos, se observa que, en la actualidad, también son muchos los usuarios que están teniendo que realizar un recorrido por carretera de entre 50 y 80 kms., como puede comprobarse en el estudio realizado.

Las estaciones ITVs que hay instaladas en la actualidad están situadas muy próximas unas a otras, con unas distancias que en buena parte de la ocasiones es próxima o inferior a 10 kms. y en el extremo opuesto, aunque en una menor cantidad, se encuentran a una distancia de entre 60 y 80 kms. Aun así, su distribución geográfica por el territorio de la región deja sin cobertura a muchos usuarios: por ejemplo, el 27% de los municipios de la región están a más de 50 kms de alguna de las actuales estaciones, e incluso los hay que tienen que recorrer hasta 80 kms., para recibir este servicio.

El conjunto de España hay instaladas un total de 549 ITVs (entre fijas y móviles), de las que un total de 58 están en esta región, concretamente el 11%.



Tabla 2: número y ratio de Estaciones ITV por CCAA

CCAA	Nº ITVs Instaladas (fijas+móviles)	% ITVs
ANDALUCIA	68	12%
ARAGON	36	7%
ASTURIAS	11	2%
BALEARES	7	1%
CANARIAS	30	5%
CANTABRIA	10	2%
CASTILLA-LA MANCHA	58	11%
CASTILLA Y LEON	53	10%
CATALUÑA	58	11%
CEUTA Y MELILLA	2	0%
EXTREMADURA	28	5%
GALICIA	33	6%
LA RIOJA	12	2%
MADRID	72	13%
MURCIA	11	2%
NAVARRA	10	2%
PAIS VASCO	12	2%
VALENCIA	38	7%



TOTAL	549	100%
-------	-----	------

Al realizar una comparativa entre regiones hay que destacar que, hasta la fecha, la media de instalaciones de estaciones ITV en España (entre fijas y móviles) es de una por cada 922 kms², mientras que en Castilla-La Mancha hay una por cada 1.370 kms² : esta región tiene un 11% de las ITVs del conjunto de España pero su extensión territorial es del 16%, lo que podría conllevar a un perjuicio para los castellano-manchegos. Este criterio que diferencia esta región de la cifra media del conjunto de España sitúa a los habitantes/usuarios de esta región en cierta desventaja, por lo que para que Castilla-La Mancha se situara hoy en día en una cifra de instalaciones próxima a la media, en esta región podrían instalarse hasta un total de 86 ITVs (entre fijas y móviles).

Finalmente según se propone en el estudio, en Castilla – La Mancha se requiere una distribución potencial de 14 ITVs entre las provincias castellano-manchegas, y en base a los criterios de número de centros y extensión del territorio se puede ver la distribución entre ellas en la siguiente tabla.

Provincias	% extensión territorial	POTENCIAL DE NUEVAS ITVs FIJAS Distribución de nº de ITVs en relación a la extensión territorial
Albacete	23%	3
Ciudad Real	31%	4



Cuenca	27%	4
Guadalajara	19%	3
CASTILLA-LA MANCHA	100%	14

Así pues, las 14 estaciones fijas ITV que se podrían instalar en Castilla-La Mancha en base al criterio de la diferencia entre las cifras medias del conjunto de ITVs instaladas en España y la extensión territorial, apuntan a impulsar la instalación de nuevos centros fijos en esta región: 3 de ellos en municipios de las provincias de Albacete y de Guadalajara, y 4 en las de Ciudad Real y en Cuenca. Así, las características de esta región, de gran extensión y dispersión territorial y su ruralidad nos estarían situando en una posición más desfavorable a los usuarios de las ITVs de esta región frente al conjunto de España, al poder impulsar un servicio que permitiría ofrecer una mayor cobertura en una mayor amplitud del territorio, a un mayor número de usuarios que sin duda contribuiría no sólo a una mayor democratización del servicio en esta región al ampliar su cobertura actual y dando servicio a un más amplio segmento de los usuarios, sino que también podría contribuir a disminuir las emisiones de CO₂ al reducirse las distancias de los desplazamientos, y, hasta los hay que indican que podrían reducirse los accidentes por carretera al ser más cortos los desplazamientos (aspecto todavía este muy debatido en España, pero aún no concluyente).

2.2. Objetivos.

El proyecto de decreto pretende regular el modelo de gestión a seguir para la prestación del servicio, estableciendo una planificación territorial para el ejercicio de la



actividad, establecer el procedimiento de acceso para sus prestadores y obteniendo una autorización previa a su ejercicio. Regula el procedimiento de autorización así como los requisitos técnicos exigibles para el ejercicio de la actividad junto con los requisitos que les son exigibles para la supervisión y control.

En cuanto a la nueva planificación sectorial tiene como finalidad ofrecer una más amplia cobertura del servicio de ITV, acercando los centros de ITV a un mayor número de ciudadanos castellano-manchegos, por tanto, es primordial que las futuras estaciones de ITV se encuentren en municipios más alejados de las estaciones de ITV existentes.

En base al estudio presentado y la situación actual de las ITVs en Castilla – La Mancha, se estima que es posible ampliar la red de estaciones de ITVs de forma que las ITVs podrán establecerse en cualquier municipio pasando a realizar una ampliación de 14 ITVs propuestas por el estudio, con respecto a las 46 actuales instaladas actualmente. Por tanto pasaríamos a un total de estaciones 50 estaciones de ITV según la siguiente distribución provincializada.

- Albacete: ITVs autorizadas hasta la fecha, 8. ITVs a ampliar 2.
- Ciudad Real: ITVs autorizadas hasta la fecha, 9. ITVs a ampliar 4.
- Cuenca: ITVs autorizadas hasta la fecha, 6. ITVs a ampliar 4.
- Guadalajara: ITVs autorizadas hasta la fecha, 5. ITVs a ampliar 3.
- Toledo: ITVs autorizadas hasta la fecha, 18. ITVs a ampliar 1.

En conclusión, se consideran como objetivos prioritarios a conseguir con la planificación territorial y en general con el nuevo decreto:

- Acercar y mejorar el servicio al ciudadano.



- Sentar las bases para una organización de estaciones de inspección técnica de vehículos, que permita la instalación de un número mayor de ITVs en Castilla – La Mancha.
- Eliminar requisitos que dificultan y limitan la implantación de estaciones de ITV.

2.3. Alternativas.

La posible alternativa a la propuesta desarrollada en el borrador del Decreto sería, así mismo establecer un nuevo Decreto de adecuación a las nuevas disposiciones normativas sin hacer mención a una planificación territorial lo que daría lugar a la liberalización del establecimiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

3. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

3.1. Contenido.

El Decreto consta de siete capítulos que se desarrollan mediante treinta y siete artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, tres disposiciones finales y cinco anexos.

El capítulo I, regula el objeto del decreto y su ámbito de aplicación así como las definiciones y disposiciones generales.



El capítulo II, establece el procedimiento de autorización de las estaciones de ITV, la modificación de las instalaciones y la vigencia de las mismas.

El capítulo III regula el régimen económico del servicio, tarifas.

El capítulo IV, regula las unidades móviles de inspección técnica, su ámbito de actuación, requisitos y vigencia.

El capítulo V, regula el régimen sancionador.

El capítulo VI, establece el registro regional de estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

El capítulo VII, regula la planificación de la actividad de inspección técnica de vehículos, los criterios para la autorización de solicitudes concurrentes, procedimiento y resolución

3.2. Análisis jurídico.

Marco jurídico aplicable.

El Real Decreto 3073/1980, de 21 de noviembre, que reorganiza los servicios de ITV, estableció ya la obligación de que los vehículos matriculados en España se sometieran a ITV. Sin embargo, la Disposición Transitoria 1ª excluyó de esta obligación a vehículos particulares hasta 9 plazas, incluido el conductor, hasta que por el Ministerio de Industria y Energía se establecieran las disposiciones adecuadas para ello. En el mismo sentido y con las mismas exenciones se promulgó el Real Decreto 3273/1981, de 30 de octubre, de Regulación de la ITV, que derogó al anterior.



Por el contrario, el Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre, por el que se regula la ITV, estableció ya con carácter general los tipos y frecuencias de ITV a que habían de someterse los vehículos matriculados en España, si bien, en el supuesto de vehículos particulares, su Disposición Transitoria 3ª, dispuso una incorporación escalonada de éstos, en función de su fecha de matriculación, haciendo viable de este modo la oferta inspectora al aumento de la demanda de inspecciones derivada de este calendario progresivo. Esta norma ha sido derogada por el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, de Regulación de la ITV, actualmente en vigor, una de cuyas modificaciones, operada por el Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, al dar nueva redacción al artículo 6, ha introducido la obligatoriedad de que se sometan a ITV los ciclomotores de dos ruedas, con una frecuencia de inspección de dos años a partir del tercero de su matriculación, fecha que se toma como referencia de la inspección periódica inicial.

El año de 1985 es también el momento en que a Castilla-La Mancha se transfieren las funciones ejecutivas que venía ejerciendo la Administración General del Estado en materia de ITV, con el Real Decreto 445/1985, de 23 de enero (Anexo I, letra B, apartado I, 2 d)). En la vigente estructura de la Administración Regional derivada del Decreto 81/2015, de 14/07/2015 estas competencias corresponden a la Consejería de Economía, Empresas y Empleo de modo que a este órgano gestor se le encomiendan en el artículo 12.1.c) *“ El ejercicio de las competencias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en materia de inspección en relación con las industrias, instalaciones, aparatos y productos industriales, así como la inspección técnica de vehículos.”*

El ejercicio por las Comunidades Autónomas de esta competencia transferida podía ejercerse, en principio, según las fórmulas previstas en el artículo 2.1 del Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV. En dicho artículo se contempló un sistema



de gestión directa por la propia Administración autonómica y, en cuanto a las fórmulas de gestión indirecta, se admitieron las modalidades de “sociedades de economía mixta” o “concesión administrativa”

Con posterioridad, el artículo 7 del Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones, sustituyó el sistema de concesión administrativa vigente hasta entonces por un sistema de autorización administrativa reglada. El Estado pretendía amparar esta normativa en su competencia exclusiva del artículo 149.1.21ª CE, pretensión ésta que fue desautorizada por la STC 332/2005, de 15 de diciembre.

La regulación actual de la materia, en el sentido propuesto por el Tribunal Constitucional, estaba contenida en el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, de Normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV. La mencionada norma ha sido sustituida por el Real Decreto 920/2017 por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

En Castilla-La Mancha, el Decreto 145/1988, de 8 de noviembre, por el que se regula el servicio público de Inspección Técnica de Vehículos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, fue derogado por el Decreto 40/2003, de 1 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Inspección Técnica de Vehículos en Castilla-La Mancha. Este último fue a su vez derogado por el vigente Decreto 63/2009, de 26 de mayo, por el que se regula la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Castilla – La Mancha, norma que pretende ser ahora objeto de modificación.



Justificación jurídica de la planificación del servicio de ITV en aras a su acercamiento a los usuarios y cumplimiento de los objetivos.

1. Requisitos que deben concurrir para la viabilidad de una planificación sectorial.

Como premisa ha de apuntarse que tal y como ha reconocido tanto el Tribunal Supremo como el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el servicio de ITV no está incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva de Servicios 2006/123/CE, ni en el de la Ley 17/2009 que transpone la citada Directiva a nuestro ordenamiento jurídico¹.

Por otro lado, se dan las condiciones para entender que la normativa castellano-manchega en materia de ITV no crea ningún obstáculo o barrera a la unidad de mercado, con lo cual el régimen de planificación sectorial de las ITV es compatible con la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado.²

Por lo tanto, supeditar el otorgamiento de un número de autorizaciones al contenido de una planificación sectorial del servicio de ITV no supondrá una restricción de la libertad de establecimiento ni será contrario e incompatible con el Derecho de la Unión, ni con el derecho estatal, siempre y cuando concurren las siguientes circunstancias establecidas por una consolidada jurisprudencia del TJUE :³

¹ La Sentencia del TJUE, de 15 de octubre de 2015 determina que *“la Directiva de servicios debe interpretarse en el sentido de que las actividades de inspección técnica de vehículos están excluidas del ámbito de aplicación de dicha Directiva”*.

Por su parte, la Directiva 2014/45/UE precisa en su Considerando 31 que: *“Cuando autoricen centros de inspección técnica en su territorio, los Estados miembros deben tener en cuenta que la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo excluye de su ámbito de aplicación los servicios de interés general en el ámbito del transporte”*.

² Ello en la medida en que es posible establecer restricciones al principio de libre establecimiento siempre y cuando no supongan discriminación por lugar de residencia o establecimiento, sean proporcionadas y estén motivadas por la necesidad de salvaguardar alguna razón imperiosa de interés general (artículos 3 y 5 de la citada Ley).

³ Por todas, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en su Sentencia, de 15 de octubre de 2015, asunto C-168/14, ha manifestado que *“según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, las restricciones a la libertad*



(i) Aplicación no discriminatoria de la medida. Es decir, que resulte de aplicación a todos los operadores de ITV por igual.

Esta circunstancia concurre en tanto que la planificación afectaría en idénticas condiciones a todos los operadores del servicio de ITV, tanto a los actuales como a los potenciales.

(ii) La medida esté justificada sobre la base de razones imperiosas de interés general.

Esta circunstancia concurre en tanto que las medidas de la planificación tienen por objeto que el servicio se preste con unos estándares mínimos de calidad, rigor y cercanía al usuario en beneficio del objetivo final de preservar la seguridad vial, la protección de los consumidores y el medio ambiente, consideradas todas ellas razones imperiosas de interés general por una consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo y Tribunal de Justicia de la Unión Europea.⁴

(iii) Las medidas han de ser adecuadas y necesarias para alcanzar la realización del objetivo que persiguen y;

de establecimiento que sean aplicables sin discriminación por razón de nacionalidad pueden estar justificadas por razones imperiosas de interés general, siempre que sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y no vayan más allá de lo que es necesario para alcanzar dicho objetivo (en este sentido, véase la Sentencia Ottica New Line di Accardi Vincenzo, C-539/11, apartado 33 y jurisprudencia)".

⁴ En las Sentencias del TJUE de 5 de octubre de 1994 (asunto Van Shaik, C-55/93), de 21 de marzo de 2002 (caso Cura Anlagen, C- 451/99), de 18 de marzo de 1997 (caso Calí & Figli) y de 20 de septiembre de 2007 (asunto C-297/05) se reconoce la vinculación de la ITV a la seguridad vial y al medio ambiente, que constituyen razones imperiosas de interés general "que pueden justificar un obstáculo a la libre circulación de mercancías". Y, en la ya citada Sentencia del TJUE, de 15 de octubre de 2015, tanto la protección de los consumidores como la seguridad vial son consideradas razones imperiosas de interés general "que pueden justificar restricciones a la libertad de establecimiento".



(iv) Las medidas han de ser proporcionadas respecto de la consecución de dicho objetivo.

Precisamente, respecto de la necesidad de establecer criterios de ordenación del sector, el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 24 de noviembre de 2004 (R.A. 1225), estableció expresamente que “la distribución de líneas de inspección no es caprichosa ni arbitraria, ni puede dejarse a la libre iniciativa de los particulares, sino que debe responder a unos parámetros eminentemente demográficos, geográficos, situación de enclaves para conseguir la óptima distribución de estaciones.”.

Por tanto, la no regulación de las zonas en que pueden implantarse las estaciones de ITV, atendiendo a criterios objetivos -como la distribución geográfica, distancias mínimas entre estaciones, número de centros necesarios en atención al parque de vehículos, censo de habitantes, dispersión poblacional, extensión del territorio, etc.- afectaría directa o indirectamente a la calidad del servicio de Inspección Técnica de Vehículos que se presta a los ciudadanos, y por lo tanto, a la seguridad vial y al medio ambiente, motivo por el cual, la planificación sectorial resulta imprescindible. En conclusión, la concurrencia en la prestación del servicio público de Inspección Técnica de Vehículos de razones imperiosas de interés general, como son: garantizar la Seguridad Vial, la protección del medio ambiente y la protección de los usuarios y consumidores, justifican que “las restricciones a la libertad de establecimiento sean aplicables sin discriminación” con el objetivo de preservar la seguridad y la calidad en la correcta prestación del servicio de ITV y, por tanto, justifican la vigencia de una planificación sectorial de las estaciones de ITV, en línea con la finalidad de asegurar la calidad y rigor en la prestación de este servicio al ciudadano.

Por último, como se acreditará a continuación, las medidas de planificación propuestas en el apartado anterior son adecuadas, necesarias y proporcionadas para alcanzar el objetivo que persiguen que es optimizar el servicio de ITV en las zonas más despobladas, dispersas o desatendidas y, por lo tanto, llevar el servicio a un mayor número de usuarios.



1.1. Acreditación de la Necesidad, Adecuación y Proporcionalidad de la medida a implantar para un crecimiento adecuado y distribución equitativa de nuevos centros de ITV

El establecimiento de criterios para fomentar la implantación de estaciones de ITV tales como la consideración de la densidad de vehículos y primar el alejamiento de las nuevas estaciones de ITV respecto de los lugares donde ya las hay, favorece la implantación de las mismas y contribuye a alcanzar los objetivos perseguidos:

- a) Se amplía la cobertura del servicio permitiendo la implantación de nuevas estaciones de ITV,
- b) Se acerca el servicio al ciudadano, con la instalación de nuevas estaciones de ITV.
- c) Se evita la concentración de estaciones de ITV en los grandes centros de población (como ha ocurrido con los municipios de Toledo, Talavera de la Reina o Albacete -zonas donde actualmente hay saturación del servicio-),
- d) Contribuirá a disminuir las emisiones contaminantes de los vehículos al reducir las distancias de los desplazamientos. Por lo tanto, se está contribuyendo a una mejora del medio ambiente y a su protección, considerada razón imperiosa de interés general,
- e) Contribuirá a reducir los accidentes por carretera al ser más cortos los desplazamientos de los usuarios a las estaciones de ITV, por lo tanto, se producirá una mejora en la seguridad vial (razón imperiosa de interés general),



Del análisis cualitativo de las medidas propuestas para realizar una adecuada planificación en la región, se desprende que las mismas son necesarias y adecuadas para alcanzar los objetivos que se persiguen y, por lo tanto, "son aptas para garantizar el logro de los objetivos perseguidos y no van más allá de lo necesario para alcanzarlos".⁵

En primer lugar, estas medidas se consideran necesarias y adecuadas porque son limitaciones vinculadas directamente con la obtención de las ventajas y beneficios del usuario.

En concreto, el acercamiento del servicio de ITV a los usuarios, primando aquellas que se instalen en lugares más alejados de los grandes centros de población y en lugares donde la densidad de vehículos sea inferior a la media regional, permitirá, como ya hemos comentado, una reducción del tiempo de desplazamiento, así como de los kms a recorrer, lo que redundará en una mejora directa de la seguridad vial y se optimiza la protección del medio ambiente (al reducir los kms a recorrer se reducen las emisiones contaminantes que emiten los vehículos).

Asimismo, las limitaciones que se proponen para el establecimiento de nuevas estaciones de ITV permiten mantener la calidad y el rigor en la prestación del servicio, evitando impactos negativos que se derivarían de una eventual liberalización del servicio de ITV, en la medida en que, según el estudio, resulta acreditado que las estaciones de ITV existentes se han concentrado en determinadas zonas priorizando criterios de rentabilidad económica.

Una posible evidencia de este hecho es que, en el año 2016, la media nacional del porcentaje de rechazo de vehículos que no superan la inspección técnica está en un 18,77%, mientras que en Castilla-La Mancha está en un 12,24%, de lo que se deduce que en Castilla-La Mancha existe un menor rigor en el trámite de la inspección de vehículos, debido a la concentración de ITVs en lugares que

⁵ Conforme lo manifestado por el TJUE en su ya citada Sentencia, de 15 de octubre de 2015.



Castilla-La Mancha

D.G. de Industria, Energía y Minería
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. Río Estenilla, s/n - 45071 TOLEDO

interesan al sector empresarial por razones económicas, olvidándonos que el objeto fundamental de las estaciones de ITV es la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

Por ello, resulta necesario e indispensable en aras de garantizar unos estándares mínimos de calidad, rigor, servicio al ciudadano y seguridad en la prestación del servicio establecer una planificación sectorial de las estaciones de ITV.

El análisis de oportunidad y proporcionalidad de la medida, así como de los datos precisos que permiten corroborar su argumentación se encuentran en el estudio de Concepto Sociológico, S.L.U.

Respecto del análisis de proporcionalidad, en cuanto adecuado para conseguir el objetivo que se persigue y no ir más allá de lo necesario para conseguirlo, se ha verificado que las medidas restrictivas que se proponen implantar son proporcionadas en relación con las ventajas de la consecución de los objetivos a los que aquellas se orientan.

Estas medidas son consecuencia de la realización del ejercicio previo de ponderación para conseguir un equilibrio entre la indeseable restricción total del derecho al libre establecimiento y la implantación de un régimen completo de liberalización que también tendría efectos sumamente perniciosos para los bienes jurídicos que se pretenden proteger (garantizar la seguridad vial, protección del medio ambiente y de los usuarios).

Como venimos comentando, la principal medida restrictiva trata de limitar el número de estaciones ITV y de ubicarlas en el territorio en razón a dar cobertura de servicio a aquellas zonas más desfavorecidas donde no existan estaciones de ITV.

De esta forma, en la medida que el fin mayor es que todos los ciudadanos de Castilla-La Mancha tengan a una distancia razonable a un centro de ITV al que acudir para realizar la inspección obligatoria del vehículo, limitar el número de estaciones de ITV nuevas con base en los criterios de distancia y densidad de vehículos, resulta adecuado y proporcional para alcanzar los objetivos definidos, en tanto que de no adoptarse, los objetivos propuestos no se cumplirían.



Ello en tanto que resulta acreditado -conforme al estudio y la realidad de la red de ITV existente- que por razones puramente de rentabilidad del servicio la oferta se concentra excesivamente en determinadas zonas, en detrimento de otras áreas del territorio que por tener un parque móvil más reducido o por no transitar las principales vías por su territorio, quedan sin cobertura con el consecuente perjuicio para las personas usuarias.

El requisito relativo a la distancia permite, por su propia naturaleza, evitar la concentración de estaciones de ITV en una zona en la que el servicio ya esté cubierto o, incluso, saturado y, así, distribuir las estaciones de ITV de una manera más equilibrada en el interior de una zona geográfica determinada.

Asimismo, aumenta la certidumbre de los usuarios de que dispondrán de una estación ITV próxima y, por consiguiente, de un acceso fácil y rápido para realizar la inspección técnica a sus vehículos. Por lo tanto, contribuye a una mejor protección de los consumidores, de la seguridad vial y del medio ambiente.

Normas que quedarán derogadas:

El Decreto 63/2009, de 26/05/2009 por el que se regula la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Castilla- La Mancha.

La Orden de 24/05/2010, de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, por la que se establece la planificación sectorial de estaciones de inspección técnica de vehículos de Castilla-La Mancha.

La Orden de 27/04/2015, de la Consejería de Fomento, por la que se prorroga la planificación sectorial de estaciones de inspección técnica de vehículos de Castilla-La Mancha.



Castilla-La Mancha

D.G. de Industria, Energía y Minería
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. Río Estenilla, s/n - 45071 TOLEDO

La Orden de 18/05/2016, de la Consejería de Economía, Empresas y Empleo, por la que se prorroga la planificación sectorial de estaciones de inspección técnica de vehículos de Castilla-La Mancha.

La Orden 96/2017, de 2/05/2016, de la Consejería de Economía, Empresas y Empleo, por la que se prorroga la planificación sectorial de estaciones de inspección técnica de vehículos de Castilla-La Mancha.

3.3. Descripción de la tramitación.

Este proyecto de Decreto ha sido elaborado a propuesta de la Dirección General de Industria, Energía y Minería, de acuerdo con la competencia prevista en el artículo 7. c) del Decreto 81/2015, de 14 de julio, por el que se establece la estructura orgánica y se fijan las competencias de los órganos integrados en la Consejería de Economía, Empresas y Empleo.

El contenido de la presente propuesta de norma reglamentaria se ha sometido a consulta pública previa de conformidad con lo previsto en el art. 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En la misma han realizado alegaciones de la asociación AECAMAN, cuyo documento se adjunta. Así mismo se someterá a trámite de información pública de forma directa, y a efectos de publicidad reforzada también será sometido a trámite de audiencia a la asociación representativa del sector y al Consejo de Consumidores y Usuarios de Castilla – La Mancha y serán recabados los informes preceptivos de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla – La Mancha, destacando el dictamen del Consejo Consultivo de Castilla – La Mancha conforme a lo dispuesto en el artículo 54.4 del mencionado texto normativo.



4. IMPACTO DE LA PROPUESTA.

4.1. Consideraciones Generales.

Se pretende regular el modelo de gestión a seguir para la prestación del servicio, estableciendo una planificación territorial para el ejercicio de la actividad, establecer el procedimiento de acceso para sus prestadores y obteniendo una autorización previa a su ejercicio. Se regula el procedimiento de autorización así como los requisitos técnicos exigibles para el ejercicio de la actividad así como los requisitos que les son exigibles para la supervisión y control, adecuándolo al reciente Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

4.2. Impacto económico presupuestario.

Cargas administrativas

Desde el punto de vista administrativo se aligeran las cargas administrativas, reduciendo plazos de tramitación, aumentando los periodos de renovación de la actividad y promoviendo la utilización de medios telemáticos.

Competencia en el mercado

Con la creación de estaciones de ITV de proximidad o cercanía se prevé la distribución de las inspecciones de los vehículos de forma más equitativa en todo el territorio de Castilla – La Mancha, por lo que habrá una redistribución del mercado.



Castilla-La Mancha

D.G. de Industria, Energía y Minería
**Consejería de Economía,
Empresas y Empleo**

Av. Río Estenilla, s/n - 45071 TOLEDO

Impacto presupuestario

Desde el punto de vista presupuestario, la norma no tiene ningún tipo de impacto económico directo tanto de ingresos como de gastos.

4.3. Impacto por razón de género

La disposición normativa afecta a la creación de nuevas ITV's de proximidad o cercanía así como a requisitos técnicos implicados en la realización de las inspecciones de los vehículos por lo que carece de incidencia desde la perspectiva de impacto de género.

Toledo, 3 de julio de 2018

EL DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA



José Luis Cabezas Delgado