



INFORME DE LA UNIDAD DE COORDINACIÓN DE ESTRATEGIA ECONÓMICA RELATIVO AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CASTILLA-LA MANCHA.

El presente informe analiza, a solicitud de la Dirección General de Industria, Energía y Minería, la conformidad del proyecto normativo respecto de las normas y principios de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado y, desde el punto de vista de la competencia efectiva en los mercados y la regulación económica eficiente.

Analizado el proyecto de Decreto, se formulan las siguientes consideraciones:

A) OBSERVACIONES GENERALES.

1. Marco normativo.

La inspección técnica de vehículos es una de las herramientas fundamentales consideradas por la Comisión Europea en el marco de una estrategia para incrementar la seguridad vial, avanzando a la vez en la consecución del objetivo de lograr un medio ambiente sostenible y de calidad.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron 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 de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE. En ella se incluyen disposiciones relativas al establecimiento de centros de inspección técnica y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a quienes se encomendará la realización de las inspecciones técnicas.

La Directiva reconoce que la inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros o los organismos públicos o privados encargados de realizar esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita que las realicen organismos privados, incluidos los que efectúan también reparaciones de vehículos.

Conforme al artículo 4 de la Directiva 2014/45/UE, cada Estado miembro garantizará que los vehículos matriculados en su territorio se inspeccionan periódicamente en centros autorizados por el Estado miembro en que estén matriculados dichos vehículos. Las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público encargado por dicho Estado miembro



de este cometido o de unos organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos privados autorizados para ello.

La Directiva 2014/45/UE excluye el régimen de autorización de las estaciones ITV del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (Directiva de servicios). Este último extremo ha sido aclarado recientemente por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en sentencia de 15 de octubre de 2015 (asunto C-168/14), acerca de una cuestión prejudicial remitida por el Tribunal Supremo español, en relación con el régimen jurídico de la ITV.

Entiende el alto Tribunal europeo que, si bien el régimen de autorización no está sujeto a las disposiciones del TFUE relativas a la libre prestación de servicios (art. 58 TFUE) ni a la Directiva de servicios, se encuentran sometidas en todo caso a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE). Por tanto, cualquier restricción contenida en una norma nacional debe ser acorde con la necesidad y proporcionalidad exigibles a toda excepción a esta libertad fundamental.

En el ámbito nacional, la inspección técnica de vehículos estaba regulada por dos normas reglamentarias, que establecían por separado las características de la inspección, el régimen aplicable y los requisitos que deben cumplir las estaciones encargadas de la ejecución material de la inspección. El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, tiene por objeto la trasposición al ordenamiento jurídico español de la citada Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, y la refundición de los Reales Decretos 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

En el ámbito autonómico, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha venido regulando, hasta el momento, la organización y régimen jurídico de las estaciones de inspección técnica de vehículos en Castilla-La Mancha mediante el Decreto 63/2009, sobre la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Castilla-La Mancha. Las modificaciones legislativas producidas a nivel comunitario y nacional determinan la elaboración de una nueva norma reglamentaria con la finalidad de establecer la regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos adaptada a dicha normativa.

Aunque el proyecto normativo afirma cumplir los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en los apartados siguientes se formulan algunas observaciones sobre esta cuestión.



2. Consideraciones previas en relación con la defensa de la competencia y garantía de la unidad de mercado.

La Directiva 2014/45/UE excluye el régimen de autorización de las estaciones ITV del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (Directiva de servicios). Este último extremo ha sido aclarado recientemente por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en sentencia de 15 de octubre de 2015 (asunto C-168/14), acerca de una cuestión prejudicial remitida por el Tribunal Supremo español, en relación con el régimen jurídico de la ITV.

Entiende el alto Tribunal europeo que, si bien el régimen de autorización no está sujeto a las disposiciones del TFUE relativas a la libre prestación de servicios (art. 58 TFUE) ni a la Directiva de servicios, se encuentran sometidas en todo caso a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE). Por tanto, cualquier restricción contenida en una norma nacional debe ser acorde con la necesidad y proporcionalidad exigibles a toda excepción a esta libertad fundamental.

En este sentido, el TJUE tiene establecido en reiterada jurisprudencia, que las medidas restrictivas del ejercicio de la libertad de establecimiento deben reunir las cuatro siguientes condiciones para ser compatibles con el Derecho de la Unión Europea: que se apliquen de manera no discriminatoria, que estén justificadas por razones imperiosas de interés general, que sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y que no vayan más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. El Tribunal Supremo se ha hecho recientemente eco de esta doctrina en su STS de 29 de marzo de 2016 en relación, precisamente, con el régimen de ITV.

El proyecto normativo pretende regular el modelo de gestión a seguir para la prestación del servicio, estableciendo una planificación territorial para el ejercicio de la actividad, en base a parámetros objetivos, tales como el ámbito geográfico, la distribución del censo zonal del parque de vehículos de Castilla-La Mancha, y las estaciones existentes. Se parte para ello del estudio sobre "*La instalación de nuevas estaciones ITV en Castilla-La Mancha. 2017*", elaborado por CONCEPTO SOCIOLOGICO S.L.U., que ha sido objeto de un análisis adicional por parte de esta Unidad de Coordinación que se adjunta como anexo al presente informe.

Una vez determinadas las limitaciones territoriales, se desarrolla el procedimiento de acceso para los prestadores del servicio mediante un régimen de autorización previa, estableciendo los requisitos técnicos exigibles para el ejercicio de la actividad.

La normativa reguladora implica la intervención pública en un mercado en el que la demanda de certificación tiene carácter obligatorio por imperativo legal. La certificación proporcionada por el servicio de ITV resulta obligatoria para los propietarios de vehículos, por lo que la demanda viene condicionada y determinada por la regulación.



La obligatoriedad es reforzada por la existencia de un régimen sancionador en caso de incumplimiento.

Los certificados de conformidad de la ITV con la normativa vigente son emitidos por operadores que actúan bajo supervisión por parte de la Administración basada en razones de seguridad vial, protección del medio ambiente y calidad industrial. A su vez, esos operadores deben seguir un procedimiento establecido y estar acreditados por un organismo o agencia cuya actuación se funda en los principios de imparcialidad, independencia y transparencia. En el caso español, esa agencia es la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), entidad designada por el Gobierno, mediante Real Decreto 1715/2010, de 17 de diciembre, para operar en España como el único Organismo Nacional de Acreditación, en aplicación del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, que regula el funcionamiento de la acreditación en Europa.

La regulación autonómica que se propone constituye un importante factor restrictivo a la hora de facilitar la entrada de nuevos operadores, pues el número de estaciones, su configuración, localización, régimen de incompatibilidades y precios, están plenamente determinadas en la normativa. El modelo jurídico y económico de gestión de las estaciones ITV, se presenta, en consecuencia, con relevantes restricciones a la competencia.

Como restricciones de acceso al mercado o al ejercicio de la actividad pueden señalarse:

- Necesidad de obtener una autorización previa al inicio de la actividad. La autorización administrativa se convierte en este Decreto en dos autorizaciones, una autorización previa de instalación y una segunda autorización de puesta en funcionamiento.
- Obligación de que las estaciones tengan una configuración física determinada, en especial, que cuenten como mínimo con dos líneas de inspección o una línea universal.
- Planificación sectorial que responde a criterios como la distribución del parque de vehículos, dispersión poblacional y siempre teniendo en cuenta la localización de las estaciones de ITV existentes. El establecimiento de una planificación sectorial bajo el régimen de autorización limitativo viene a aproximar el procedimiento a un régimen concesional que restringe la competencia.
- Régimen de separación de actividades, impidiendo que las estaciones ITV puedan llevar a cabo cualquier otra, especialmente si tiene que ver con la reparación o mantenimiento de vehículos.



- Obligación de contar con una plantilla mínima, a lo que se añade una reserva de actividad para determinadas titulaciones.

Estas cuestiones son objeto de comentario en las observaciones particulares correspondientes al articulado del decreto que se propone.

B) OBSERVACIONES PARTICULARES.

1. Estructura.

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 VII tiene como denominación la de “Planificación de la actividad de Inspección Técnica de Vehículos” y, según el preámbulo, regula la planificación de la actividad de inspección técnica de vehículos, los criterios para la autorización de solicitudes concurrentes, procedimiento y resolución.

En cuanto a la regulación de la planificación, se reduce a un solo artículo, el 35, denominado “objeto de la planificación”. El contenido del mismo, al menos de su primer apartado, es más propio de una exposición de motivos, pues no contiene precepto ni mandato alguno. Y el apartado 2 remite al anexo V para establecer las provincias en donde podrá autorizarse la instalación de nuevas estaciones de ITV y el número máximo de estaciones que podrán establecerse en cada provincia.

Queda fuera de este capítulo el artículo 4, denominado “Planificación y obligaciones de carácter general”. Los dos primeros apartados de este artículo son también más propios de una exposición de motivos, por el motivo citado de que no contienen precepto ni mandato alguno. Es en la parte expositiva de la norma donde deben reflejarse los motivos que la justifican y los criterios tenidos en cuenta para la redacción de los diferentes preceptos que la componen.

En todo caso, en aras de una mayor homogeneidad, se recomienda que los preceptos que se refieran a la planificación se incluyan en un mismo capítulo.

De igual modo, los artículos 29 y 30 del proyecto deberían incluirse en un nuevo capítulo, puesto que se refieren a aspectos comunes a todas las ITVs y no sólo a unidades móviles.



2. Objeto. Artículos 1, 18 y 35.

Según el artículo 1, el decreto tiene por objeto establecer las normas por las que se han de regir la instalación y el funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos para la prestación del citado servicio en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Dentro de las disposiciones generales, el contenido del artículo dedicado al objeto de la norma debe reflejar con la mayor precisión posible la finalidad de la norma, y ello en aplicación del principio de transparencia. En este sentido, además del objeto definido en el artículo 1, el contenido del artículo 35 también se correspondería con el objeto de la norma.

Por otro lado, el artículo 18, relativo al contenido de las Inspecciones Técnicas de Vehículos, no aparece incluido en el objeto.

En consecuencia, en aplicación del principio de transparencia, y para cumplir con la finalidad de obtener de un marco normativo previsible, estable y fácil de conocer y comprender para los ciudadanos y los agentes económicos y sociales, conforme a lo establecido en el artículo 39 de la Ley 4/2016, de 15 de diciembre, de Transparencia y Buen Gobierno de Castilla-La Mancha, se recomienda alternativamente:

- Suprimir el artículo 18, sustituyéndolo por una referencia a la normativa básica estatal.
- Modificar el contenido del artículo 1, ampliando el objeto de la norma para incluir la planificación territorial (artículo 35) y el contenido de las inspecciones (artículo 18) dentro del mismo.

3. Conceptos y definiciones.

El artículo 2 lleva por denominación “conceptos y definiciones” cuando, en realidad, se limita a establecer el concepto de “estación de ITV”. En su apartado 1 adolece de una referencia a la normativa vigente, pues se limita a citar “el presente decreto” y el “Reglamento General de Vehículos”.

En consecuencia, en aplicación del principio de seguridad jurídica, se recomienda alternativamente:

- Incluir una referencia concreta en el apartado 1 al Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.



- Sustituir el contenido del apartado 1 por otro que pudiera tener el texto siguiente: *"Son estaciones ITV las instalaciones que, reuniendo las condiciones técnicas prescritas en la normativa estatal de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, las del presente decreto y demás normas aplicables, tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que deban hacerse en los vehículos y sus componentes o accesorios, y que estén autorizadas por la consejería competente en materia de industria de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha"*.

En cuanto al apartado 2 de este mismo artículo, se cita a las unidades móviles sin precisar qué se entiende por tales, debiendo deducirse el concepto del contenido del artículo 23. Se recomienda incluir una definición en este apartado, para lo que se propone el siguiente texto:

"Unidad Móvil: vehículo dotado con todos los medios tecnológicos, mecánicos e informáticos necesarios para realizar inspecciones a vehículos agrícolas, industriales, ciclomotores de dos y tres ruedas inferiores a 50 centímetros cúbicos, cuadriciclos ligeros y, en general, a aquellos otros que deban inspeccionarse y que por sus características, dificultad de desplazamiento o limitaciones para circular por determinadas vías, no puedan acceder a los recintos en que estén ubicadas las estaciones fijas, así como a todos aquellos vehículos de cualquier tipología que estén ubicados en municipios donde no exista ninguna estación ITV".

Con esta nueva configuración de las ITVs móviles se les puede dotar de mayor capacidad operativa tanto geográfica como funcional (cualquier tipo de vehículo) posibilitando un procedimiento específico que permita asegurar la proximidad al usuario y la prestación del servicio de inspección en toda la región.

4. Modos de gestión.

4.1. Opciones.

De las cuatro posibilidades de gestión que contempla el artículo 14 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, —directamente por la Administración, o indirectamente a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización—, el artículo 3 del proyecto sólo recoge dos: sociedades de economía mixta con participación de capital público, o empresas privadas previa autorización administrativa.

Por otro lado, en la memoria que acompaña al proyecto, se insiste en que el mismo pretende conseguir, entre otros objetivos, acercar el servicio al ciudadano, contribuir a una mejora del medio ambiente y a su protección al reducir las distancias de los desplazamientos —y, por tanto, las emisiones contaminantes de los vehículos—, y



contribuir a la mejora en la seguridad vial, mediante la previsible reducción de accidentes al ser más cortos los desplazamientos de los usuarios a las estaciones de ITV. Dadas las razones imperiosas de interés general que justifican la regulación, como son garantizar la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la protección de los usuarios y consumidores, parece oportuno, en última instancia, prever que la Administración pueda actuar allá donde no puedan hacerlo los operadores autorizados, para alcanzar el objetivo de llevar el servicio a un mayor número de usuarios y, especialmente, en las zonas más despobladas, dispersas o desatendidas.

Sin perjuicio de lo ya comentado en el apartado de observaciones generales, y en congruencia con lo expuesto, se propone modificar el contenido de este artículo para incluir la posibilidad de gestión directa por la Administración mediante el siguiente texto:

"1. El servicio técnico de estaciones de ITV de Castilla-La Mancha será gestionado, por operadores económicos privados previa obtención de autorización administrativa, cuyo otorgamiento corresponderá a la Consejería competente en materia de industria.

2. Cuando la situación del mercado o bien razones técnicas o económicas dificulten a los operadores económicos privados la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en determinadas zonas geográficas, la Consejería competente en materia de industria podrá asumir la gestión del servicio por cualquier forma de gestión directa o indirecta que permita la legislación aplicable".

4.2. Régimen de autorización con operadores limitados.

Aunque se opta por un sistema de autorización administrativa motivado por fines de interés general tan dignos de protección como la seguridad vial, la protección del medio ambiente o la protección de los consumidores, hay que tener en cuenta que los requisitos de un sistema de autorizaciones son, a veces, más estrictos de lo necesario para proteger a los consumidores y pueden reducir innecesariamente las opciones de elección de los mismos, creando un déficit artificial en la prestación del servicio que conlleve una subida de los precios.

En la memoria se justifica la elección de este sistema frente a la alternativa de libertad de establecimiento de las estaciones de ITV en el sentido de que 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 (régimen de autorización), evitando impactos negativos que se derivarían de una eventual liberalización del servicio, en la medida en que resulta acreditado que las estaciones de ITV existentes se han concentrado en determinadas zonas priorizando criterios de rentabilidad económica (limitaciones territoriales).



Se insiste asimismo en que la liberalización podría tener efectos negativos relacionados con una posible reducción de la tasa de rechazo en las inspecciones periódicas, que sería indicativo de un menor rigor en la inspección. Pero la posibilidad de que medidas de liberalización del mercado pudieran fomentar en algunos casos una cierta competencia a través de inspecciones menos severas, no debería poner en duda los beneficios de la liberalización, pues siempre es posible reforzar el control de la actividad de inspección en caso de detección de irregularidades.

En cualquier caso, frente a un régimen de autorización con operadores limitados, que es el que se ha escogido, debería plantearse la alternativa más flexible y proporcionada de no restringir el número de operadores, aunque se mantuviera el régimen de autorización. A mayores posibilidades de entrada, mayores posibilidades de que la evolución del mercado se dirija a resultados más eficientes y acordes con las necesidades de los consumidores y profesionales. Castilla La Mancha ya ha tenido ocasión de comprobar las ventajas (reducción de precios mediante diferentes tipos de descuento, horarios flexibles, disminución de tiempo de esperas, etc.) del paso de un régimen de concesión al régimen de autorización con operadores limitados. Permitir un número "ilimitado" supondría dinamizar el sector de la inspección técnica de vehículos, aumentando el empleo en el sector y contribuyendo a mejorar la calidad del servicio, y su cercanía a los usuarios.

La entrada de nuevos operadores es compatible con el establecimiento de mecanismos necesarios y proporcionales para que el servicio se preste con niveles de eficacia y calidad, garantizando la seguridad vial y la reducción de las emisiones contaminantes, que son objetivos de interés general perseguidos por la intervención pública.

5. Cumplimiento de requisitos.

5.1. Personas jurídicas.

En el apartado 1 del artículo 5 se menciona expresa y únicamente a las "personas jurídicas" que deseen obtener la autorización administrativa para la instalación de Estaciones de ITV. Independientemente de que se considere que la forma más adecuada para el ejercicio de esta actividad económica sea la constitución de una sociedad o persona jurídica, no se encuentra en la normativa básica vigente impedimento alguno para que las personas físicas puedan ser titulares de una Estación de ITV. Además, en el artículo 7.a) se hace referencia a "empresarios no españoles" sin indicar si se trata de personas físicas o jurídicas.

En consecuencia, se recomienda sustituir el inicio del apartado 1 del artículo 5 por la expresión "Las personas físicas o jurídicas..." y unificar esa referencia allí donde deba hacerse en el articulado.



Parece oportuno asimismo, por razones de coherencia y claridad de la norma, trasladar a este artículo 5 el contenido del apartado 3 del artículo 4. En relación con lo ya comentado sobre los artículos dedicados a la planificación, dicho apartado, referido a autorizaciones y licencias, encaja mejor en el artículo 5.

5.2. Configuración física

El apartado 4 del artículo 5 establece que la estación ITV “deberá disponer al menos de una línea de inspección para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados o bien de una línea universal”. Tanto la normativa básica anterior como el vigente Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, permiten que el órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la estación, en disposiciones que dicte a tal efecto, admita otras configuraciones.

La CNMC ya ha tenido ocasión de manifestarse sobre esta cuestión. La consecuencia inmediata de este requisito es la creación de una barrera a la entrada, ya que los operadores de ITV deben realizar unas inversiones para disponer de los locales y de, por lo menos, ambas líneas, que pueden ser desproporcionadas. Es decir, se impide la existencia de operadores con configuraciones adaptadas, por ejemplo, exclusivamente a un tipo de vehículo que considerasen su cliente objetivo. Se obliga, además, a que los usuarios de un determinado tipo de vehículo cuyo servicio de ITV es más demandado en una zona, generalmente los vehículos ligeros, subvencionen implícitamente, sin transparencia, el coste de los usuarios de los servicios menos demandados.

Cabría aceptar el hecho de que determinados tipos de vehículos o determinado tipo de inspecciones poco frecuentes pudieran requerir la intervención de la administración en el caso de que no fueran facilitadas por los operadores. Pero, aun así, en el caso de que el mercado no facilitara dichos servicios, habría mecanismos menos restrictivos que el establecimiento de una obligación universal de dimensión para todas las estaciones de ITV, que impone una carga excesiva, genera ineficiencias económicas y no resulta, por tanto, proporcional.

Por otra parte, el hecho de flexibilizar la capacidad operativa, supone incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la configuración de ITVs fijas con una sola línea de inspección, lo cual permitirá que los operadores económicos puedan identificar la existencia de una estructura de mercado viable para implantar una ITV con una única línea de inspección adaptada a las características del censo automovilístico de su zona de influencia o actuación.

En consecuencia, la configuración física de las estaciones ITV prevista en el proyecto de decreto se considera una obligación no justificada y se recomienda su modificación.



6. Solicitudes y procedimiento.

6.1. Adecuación a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La redacción del apartado 1 del artículo 6 parece no estar adecuada a la normativa vigente en materia de procedimiento administrativo, como se aprecia en la expresión “en cualquiera de los lugares a que se refiere el artículo 14 de la Ley 39/2015”. Dicho precepto no se refiere a ningún lugar en concreto, limitándose a regular el derecho y obligación de los administrados de relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas, especialmente en el caso de las personas jurídicas.

Dado que la redacción actual podría dar lugar a interpretaciones incorrectas por parte de los destinatarios de la norma, se recomienda la adecuación del texto a la normativa vigente en materia de procedimiento administrativo.

6.2. Incompatibilidades.

El párrafo c) del artículo 7 establece que, a las solicitudes para la aprobación de proyecto se adjuntará una declaración responsable del solicitante de no hallarse inciso en ninguna de las causas de incompatibilidad, así como certificación expedida por el órgano de dirección o representante autorizado que acredite que los socios o directivos de la empresa y el personal que prestan servicios en la misma no incurren en causa de incompatibilidad.

Este texto parece venir determinado por la regulación en materia de incompatibilidades contenida en el artículo 4 del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, norma derogada. El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, ha establecido un régimen de incompatibilidades menos estricto, por lo que, dado que en el proyecto de Decreto no se indican causas específicas de incompatibilidad, debería aclararse esta cuestión haciendo referencia a las establecidas, tanto para la estación como para su director, en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre.

6.3. Vigencia de la autorización.

El párrafo d) del artículo 7 establece que, a las solicitudes para la aprobación de proyecto se adjuntará, en su caso, un contrato de arrendamiento por plazo igual o superior a la vigencia de la autorización. Dado que, según el artículo 16, la vigencia de la autorización tiene carácter indefinido, se recomienda la modificación de este apartado para evitar incongruencias con lo dispuesto en el citado artículo 16.



6.4. Ordenación de artículos.

Para dotar de mayor coherencia la ordenación del capítulo dedicado al procedimiento de autorización, se recomienda modificar la ubicación del artículo denominado “tramitación de expedientes” (artículo 10), para incorporarlo inmediatamente antes del denominado “Resolución de aprobación de proyecto” (artículo 13). De esta manera, los diferentes preceptos relacionados con los requisitos que deben cumplir los solicitantes y los documentos que deben aportar, se sucederían sin solución de continuidad y serían más accesibles y comprensibles para los destinatarios de la norma.

7. Constitución de fianzas.

El párrafo h) del artículo 7 establece que, en el supuesto de estaciones de inspección técnica de vehículos de nueva construcción, deberá constituirse una fianza por importe del 20% del valor de ejecución del proyecto presentado.

El establecimiento de fianzas para el establecimiento de estaciones ITV no está contemplado en la normativa básica estatal. Con carácter general, en cuanto requisito para el ejercicio de una actividad económica, la fianza debe quedar circunscrita a las condiciones de ese ejercicio y para aquellas actividades que supongan un riesgo directo y concreto para la salud o la seguridad del destinatario o de un tercero.

En relación con la materia objeto del proyecto de Decreto, la exigencia de fianza no resulta conforme con los principios de necesidad y de proporcionalidad, contemplados en los artículos 5 y 17 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Dada la existencia de razones imperiosas de interés general, que permiten justificar la regulación que pretende establecerse, hay que tener en cuenta que, para justificar la necesidad de una medida, no es suficiente con invocar que la misma vendría amparada en una supuesta razón imperiosa de interés general, sino que debe acreditarse el nexo causal entre dicha razón de interés general y la medida en cuestión. En este caso, no resulta evidente que la exigencia de fianza venga justificada en una razón imperiosa de interés general.

A ello habría que añadir que la exigencia de fianza debería justificarse en que tal medio resulta el menos restrictivo de los posibles para garantizar que el proyecto de instalación se vaya a llevar a cabo.

La exigencia de fianza en los términos indicados resulta cuestionable también desde la perspectiva del principio de simplificación de cargas y el de no discriminación. La carga de la prestación de dicha fianza podría suponer una discriminación en favor de



operadores de mayor capacidad económica, los cuales estarían en mejor situación que los de menor tamaño, al poder asumir la carga y los gastos de constitución de sucesivas fianzas simultáneas.

Al margen de que la exigencia de una fianza no es admisible en este caso, desde el punto de vista de los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, el hecho de que la cuantía de la misma se eleve al 20% del valor de ejecución del proyecto presentado constituye una restricción añadida y desproporcionada. A este respecto hay que tener en cuenta que, en la normativa reguladora de los contratos en el sector público, la garantía provisional no podrá exceder de un 3 % del precio de licitación, excluido IVA; que el importe de la garantía definitiva será del 5 por 100, con carácter general, y que, en caso de constituir una garantía complementaria, esta sería de hasta otro 5 por 100 adicional.

En consecuencia, se recomienda suprimir la exigencia de fianza como requisito para la autorización de estaciones ITV de nueva construcción.

8. Proyecto de obra, explotación y viabilidad.

8.1. Plan de viabilidad económico-financiero.

En relación con la instalación, equipamiento y explotación de las estaciones ITV, se recomienda la inclusión de un nuevo artículo que contemple un plan de viabilidad económico-financiero, con el siguiente contenido:

"Artículo Nuevo. Plan de viabilidad económico-financiero.

El plan de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los aspectos siguientes:

a) Previsiones de demanda del servicio

b) Régimen tarifario propuesto a percibir de los usuarios

c) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para acometer la inversión a realizar, así como la descripción de la procedencia de la financiación.

d) El valor actual neto de las inversiones, coste e ingresos de la entidad habilitada a efectos de evaluar el riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento de tal forma que se garantice al menos el mantenimiento del equilibrio-financiero de la prestación del servicio en el largo plazo".



8.2. Modificaciones en los artículos 7, 8 y 9.

Se recomienda complementar la redacción de este nuevo artículo con las modificaciones siguientes:

- En el artículo 7, debe incluirse un nuevo párrafo: j) *Plan de viabilidad económico-financiero*.
- En el artículo 8 debe suprimirse la letra d) relativa al sistema económico-financiero adoptado; el párrafo e) pasa a ser el d).
- En el artículo 9, debe suprimirse el párrafo c), afectando a la enumeración de los párrafos siguientes.

8.3. Otras modificaciones y adecuación a la normativa básica estatal.

En aplicación del principio de seguridad jurídica, y para garantizar la coherencia con el resto del ordenamiento, se recomienda incorporar las siguientes modificaciones:

- En el artículo 8, incorporar un nuevo párrafo e): *Estudio de seguridad y salud o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud*.
- En el artículo 9, párrafo a), incluir, a continuación de “formación permanente de personal”, el inciso: “*en especial del personal inspector que en todo caso habrá de ajustarse a lo contemplado en el art. 20 y en el anexo VI del RD 920/2017*”.
- En el artículo 9, el párrafo e), que pasaría a ser el c), debería redactarse conforme al conforme al anexo IV RD 920/2017: “*Sistemas electrónicos para el intercambio y en su caso la transmisión de la información de las inspecciones técnicas realizadas y para la recepción de la información técnica de vehículos objeto de inspección, con Consejería competente en materia de industria y con el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con las instrucciones que éstas dicten*”.
- En el artículo 9, párrafo f), que pasaría a ser el e), incluir, a continuación de ITV, el inciso: “*conforme a lo dispuesto en el anexo IV del RD 920/2017*”.

9. Solvencia económico-financiera.

El apartado 1 del artículo 11 dispone que “Se entenderá que existe solvencia económica o financiación suficiente cuando el solicitante acredite o justifique que dispone de fondos propios con los que hacer frente, como mínimo, al 30% de las inversiones a realizar en las instalaciones de ITV cuya autorización se solicite”.



Se trata de una restricción no justificada de acuerdo con los principios de necesidad y proporcionalidad. Será el plan de negocio del proyecto el que determine la viabilidad económica-financiera del mismo. En todo caso, no se justifica que el hecho de que el proyecto esté financiado en un 30% con fondos propios justifique su viabilidad. Aunque se ha rebajado del 50 al 30 por 100 respecto de lo establecido en el decreto anterior que pretende derogarse, los criterios de solvencia económica y financiera podrían valorarse conforme a los establecidos en el art. 87 de la LCSP de forma que resulte proporcional y no supongan barreras de entrada a la participación de pequeñas y medianas empresas. Además, la solvencia económico-financiera no está justificada, exclusivamente para ejecutar el proyecto de obra sino para garantizar la viabilidad de la prestación del servicio público a largo plazo

10. Solvencia profesional.

Algunos de los requisitos exigidos en el artículo 12 pueden suponer barreras de entrada a la actividad por parte de nuevos operadores.

La normativa básica vigente no establece unos requisitos mínimos de plantilla, y tampoco lo hacía el Real-Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de servicio, que se limitaba a indicar en su anexo I que “La estación ITV deberá tener en plantilla el personal necesario para realizar todas las funciones de modo que el servicio pueda prestarse en condiciones idóneas de calidad”.

En el párrafo a) se establece una reserva de actividad para titulados en ingeniería. El artículo 20.2 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, establece que “El Director Técnico tendrá capacidad técnica necesaria para desempeñar las funciones atribuidas en el anexo VI”, no estableciéndose unos requisitos superiores que para los inspectores. Por tanto, la reserva de actividad que se establece en el proyecto de decreto autonómico para el puesto de Director Técnico a titulados en ingeniería resulta injustificada.

El que se exija experiencia en el funcionamiento de estaciones de ITV discrimina a posibles nuevos entrantes. La CNMC viene insistiendo en la preferencia en el criterio de la capacitación técnica y no de una concreta titulación. En consecuencia, se recomienda la eliminación de ambos aspectos restrictivos: reserva de actividad y exigencia de experiencia previa.

En el párrafo b) se contempla la exigencia de contar con un jefe o jefa de equipo de inspección, con titulación de Ingeniería técnica o ingeniería. Aparte de lo dicho anteriormente, respecto de la titulación exigida al director técnico, esta figura no se contempla en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre. Al contrario de lo que ocurre con el director técnico y los inspectores, en este caso no se le exige experiencia.



De la redacción del párrafo c) pudiera deducirse que la experiencia de tres años sólo es exigible a los que estén en posesión del título de "Técnico en electromecánica de vehículos automóviles" correspondiente al ciclo formativo de formación profesional de grado medio y no a los que estén en posesión del título de "Técnico Superior en Automoción", correspondiente al ciclo formativo de formación profesional de grado superior.

Conforme a lo dispuesto en el anexo VI del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, la experiencia de 3 años sería exigible para ambas titulaciones. El anexo VI de dicha norma establece que los candidatos a inspector (todos) deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Tener como mínimo titulación de Técnico Superior en Automoción o titulaciones equivalentes.
- b) Poseer al menos tres años de experiencia documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, y una formación adecuada en materia de vehículos de carretera, en los ámbitos cubiertos por la anterior titulación.

En relación con la exigencia de disponer de un administrativo por línea y un auxiliar administrativo por cada dos líneas de inspección, dos en caso de tres líneas, hay que tener en cuenta que el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, no establece unos requisitos mínimos de plantilla, limitándose a indicar que "La estación ITV deberá disponer del personal necesario para realizar todas las funciones de modo que el servicio pueda prestarse en condiciones idóneas de calidad".

En consecuencia, se considera un requisito desproporcionado y se recomienda suprimirlo.

11. Autorización de puesta en funcionamiento.

El artículo 14.1 del proyecto establece que, antes de la finalización otorgada para la ejecución del proyecto, el titular deberá solicitar ante la Consejería competente en materia de industria la puesta en funcionamiento de las instalaciones para lo cual deberá aportar la acreditación, conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 o cualquier norma que la sustituya, como organismo de inspección de tercera parte en la inspección técnica de vehículos, realizada por la Entidad Nacional de Acreditación.

Este régimen de autorización puede considerarse desproporcionado en relación con los principios recogidos en el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, pues no parece suficientemente justificado al ponerse en relación con las razones imperiosas de interés general invocadas para regular la actividad. El artículo 5.2 de la citada ley exige que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad



económica. En el presente caso, nada obsta a que pudiera aplicarse un régimen de declaración responsable que sí se contempla, en cambio, en el apartado 2 del artículo 14 del proyecto de decreto.

En el apartado 3 del artículo 14, se establece un plazo de resolución de tres meses, desde que la solicitud haya tenido entrada en su registro. Tal plazo parece contrario al régimen establecido para las declaraciones responsables en el artículo 69.3 de la ley 39/2015, de 1 de octubre: Las declaraciones responsables y las comunicaciones permitirán, el reconocimiento o ejercicio de un derecho o bien el inicio de una actividad, desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones Públicas.

Se produce así lo que la doctrina considera una desnaturalización del régimen de declaración responsable, pues estamos realmente ante una solicitud, que no permite el acceso a la actividad con su mera presentación y requiere una actividad positiva de la Administración, es decir, una resolución. En consecuencia, se recomienda que esta fase del proyecto se rija por un procedimiento auténtico de declaración responsable para facilitar el inicio de la actividad.

12. Seguros.

El apartado 2.i) del artículo 14 establece que, junto a la solicitud de puesta en funcionamiento, y entre la documentación que se aporte, deberá figurar una póliza de responsabilidad civil suscrita avales u otras garantías financieras equivalentes, por importe mínimo de 300.506 euros por siniestro y línea de inspección, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad.

Se recomienda adecuar la redacción de este párrafo al contenido del artículo 14.7.e) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre: “*La estación ITV deberá suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras equivalentes, que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto a daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 300.500 euros por línea de inspección, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad*”.

13. Vigilancia y control.

En los apartados 1 a 6 del artículo 17 se reproduce el artículo 22 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre. Los apartados 1 a 3 parecen indicar que la supervisión y control de estaciones de ITV en Castilla-La Mancha sólo podrá ser realizada por la consejería competente en materia de industria y su personal. En cambio, de los



apartados 4 a 6 parece deducirse que la actividad de supervisión y control también podrá ser llevada a cabo por la Entidad Nacional de Acreditación.

Sería conveniente clarificar la redacción, al menos, en los mismos términos contemplados en el mencionado artículo 22 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre:

1. Las estaciones ITV estarán sometidas a la supervisión y control del órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas.
2. En lo que se refiere específicamente a la supervisión de la actividad de inspección técnica de vehículos, el órgano de supervisión podrá dar por cumplido este requisito de las siguientes formas:
 - a) En el caso de las estaciones ITV acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación según la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como entidad de inspección de tercera parte, la evaluación de la actividad podrá efectuarse según los procedimientos de mantenimiento de la acreditación conforme a la citada norma, sin perjuicio de otros procedimientos complementarios de control que pueda establecer el órgano competente de la comunidad autónoma, en el ejercicio de sus competencias.
 - b) En el caso de las estaciones ITV en las que la ejecución material de las inspecciones técnicas sea realizada directamente por una Administración, con su propio personal, la supervisión de la actividad podrá efectuarse según alguno de los siguientes métodos:
 - i. Por la propia Administración, según los procedimientos que ésta designe, que deberán ser comunicados a los interesados.
 - ii. Por un órgano distinto a la Administración, cumpliendo lo especificado en el anexo VII.

14. Contenido de las Inspecciones Técnicas de Vehículos.

El contenido del artículo 18 no encaja con el capítulo y la sección en la que se encuadra dentro del proyecto normativo. Es una reproducción del artículo 5 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, que regula los tipos de inspecciones técnicas. Además, introduce un elemento de confusión al establecer el carácter obligatorio de las inspecciones técnicas voluntarias (letra e), por lo que se recomienda una revisión del contenido del mismo, para incluir una remisión al artículo 5 y, en su caso, al artículo 6 del citado Real Decreto, denominando el artículo 18 del proyecto como "Tipos, fechas y frecuencias de las inspecciones técnicas".



En cuanto al apartado 2 de este mismo artículo, carece de sentido incluir dentro del concepto “inspecciones técnicas de vehículos automóviles” las verificaciones metrológicas de instrumentos de medida. En consecuencia, se recomienda su supresión.

15. Régimen sancionador.

El artículo 32 establece que “Las infracciones a que se refiere el párrafo anterior prescribirán al año; las sanciones prescribirán igualmente en el plazo de un año”. No existe en dicho artículo un párrafo anterior al que referirse y tampoco cabe interpretar que se refiere al artículo anterior, el 31, que se limita a contener una remisión a diferentes normas para configurar el régimen sancionador.

En realidad, el artículo 32 reproduce literalmente el contenido del párrafo tercero del artículo 7.3 del Real Decreto-ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones. Dicho inciso se refiere exclusivamente a que el incumplimiento de las condiciones técnicas que deben reunir las instalaciones constituirá una infracción muy grave. El régimen sancionador de referencia contenido en el artículo 31 debe incorporarse en su totalidad (faltas, sanciones y prescripción de unas y otras), por lo que este artículo 32 debe suprimirse.

Por otro lado, el artículo 33 establece, en su segundo inciso, que “la sanción a que se refiere la presente disposición, será impuesta por la persona titular de la Consejería competente en materia de industria, o de la que asuma las competencias en la materia”. No se entiende a qué sanción se refiere dicho texto, por lo que se recomienda una revisión del mismo.

En consecuencia, se recomienda una nueva redacción del capítulo dedicado al régimen sancionador, para dotarlo de coherencia.

16. Planificación.

En el anexo V del proyecto de decreto se indican las zonas geográficas en donde podrá autorizarse la instalación de nuevas estaciones de ITV y el número máximo de estaciones que podrán establecerse en cada una de dichas zonas. El artículo 36.1. establece unos criterios de prioridad para la autorización de solicitudes concurrentes basados casi exclusivamente en la distribución territorial.

La CNMC ha valorado negativamente las exclusivas territoriales o el establecimiento de distancias mínimas entre estaciones ITV por diversos motivos: limita el número de operadores; establece monopolios “zonales”; aumenta el riesgo de captura del regulador, en especial en la fijación de tarifas. Se considera una medida no necesaria



ni proporcionada en relación con los principios recogidos en el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, pues no parece suficientemente justificada al ponerse en relación con las razones imperiosas de interés general invocadas para regular la actividad. La reciente jurisprudencia del TS, basada en la del TJUE, es coherente con la propia visión de la CNMC.

El apartado 2 del citado artículo 36 establece como criterio para apreciar la concurrencia la presentación de solicitudes alternativas dentro del periodo de un mes desde que se hubiera presentado la primera de ellas. En aplicación del principio de transparencia, ello exige contemplar el anuncio oficial de que se ha presentado una solicitud, advirtiendo de tal circunstancia a posibles interesados.

Para que la concurrencia sea efectiva los poderes públicos están obligados a promover el acceso a la competencia entre las empresas candidatas en igualdad de condiciones, para lo cual se necesita como requisito imprescindible de una adecuada publicidad. Obviamente, si no existe una publicidad eficaz en el procedimiento de autorización, la concurrencia de candidatos se verá mermada. El mecanismo elegido, por tanto, adolece de la seguridad jurídica, transparencia y publicidad que garantice la competencia efectiva entre operadores económicos y se considera muy restrictivo para la entrada de operadores en el mercado pues, en la práctica, parece implantar un sistema de "first come, first served", impidiendo que operadores que pudieran resultar más cualificados puedan acceder al mercado por no estar en condiciones de presentar una solicitud alternativa en tan breve plazo de tiempo.

En consecuencia, se recomienda revisar este procedimiento para evitar efectos no deseados en relación con la prestación de un servicio de calidad y el beneficio de los usuarios.

C) CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES.

El proyecto de decreto se inserta en un marco jurídico previamente definido a nivel europeo y nacional.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa debe ejercerse de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

Por ello, y a modo de conclusión, sin perjuicio de las recomendaciones contenidas en los apartados anteriores de este informe, se formulan las siguientes recomendaciones:

- En línea con los estudios e informes emitidos por la CNMC, se recomienda una revisión del proyecto normativo hacia alternativas más flexibles, que faciliten e



incluso incentiven la entrada de operadores y permitan una mayor tensión competitiva en la prestación de servicio, en beneficio del consumidor.

- Se recomienda flexibilizar el procedimiento de acceso al mercado, estableciendo una única fase de autorización que incluya la puesta en funcionamiento. En todo caso, para la fase del procedimiento relativa a la puesta en funcionamiento, se recomienda aplicar un régimen de declaración responsable y comunicación, con aportación de acreditación y documentación justificativa sólo a requerimiento posterior de la Administración para evitar retrasos en el inicio de la actividad.
- Respecto a la configuración física exigida a las estaciones ITV, se recomienda eliminar las exigencias previstas al respecto, pues constituyen barreras a la entrada de nuevos operadores no necesarias o cuando menos desproporcionadas, como se evidencia en la flexibilización de las mismas incorporada en la normativa básica estatal.
- En cuanto a la estructura y composición mínima de la plantilla, y las titulaciones habilitantes exigidas, se recomienda:
 - Eliminar la reserva de actividad y de experiencia previa requerida al Director Técnico.
 - Suprimir el carácter necesario de la figura de jefe de equipo.
 - Adecuar el doble criterio exigido a los inspectores (titulación y experiencia) a los mínimos exigidos en la normativa básica estatal.
 - Suprimir el carácter necesario del personal auxiliar de carácter administrativo, dejando ese aspecto a la libre organización de los operadores.

Toledo, a 25 de septiembre de 2018

EL COORDINADOR DE ESTRATEGIA ECONÓMICA



Damián Oliva García



ANEXO

ANÁLISIS DEL ESTUDIO SOBRE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES RELATIVAS A “LA INSTALACIÓN DE NUEVAS ESTACIONES ITV EN CLM-2017” ELABORADO POR CONCEPTO SOCIOLOGICO S.L.

1. DEBILIDADES DEL ESTUDIO

- En la Introducción, párrafo segundo, se omite como forma de gestión de las ITV el “régimen de autorización”, precisamente la modalidad de gestión establecida en nuestra comunidad autónoma.
- En el análisis se omite todo tipo de referencia al impacto del nuevo RD 920/2017, si bien, señala algunas de las cuestiones planteadas por la CNMC en la tramitación del citado proyecto normativo.
- Omite toda referencia a la evolución de la planificación sectorial de las ITV en Castilla La Mancha, así como su comparativa con el resto de Comunidades Autónomas.
- En las conclusiones del estudio viene a destacar que el factor fundamental a la hora de llevar a cabo la instalación de una ITV ha sido la proximidad a carreteras nacionales, autovías y autopistas. Bajo nuestro punto de vista existen otros factores, como por ejemplo:
 - El parque automovilístico: De los 24 municipios con un parque automovilístico superior a 10.000 vehículos, 20 tienen ITVs. El estudio afirma que apenas tiene relación con el establecimiento de ITVs. Además, debería de tenerse en cuenta las características del parque automovilístico: edad y tipología de vehículos.
 - El estudio no analiza la ubicación según el tipo de suelo en el que se tienden a instalar este tipo de establecimientos. Así, el 86% de las ITV están situadas en polígonos industriales, por lo que dadas las particularidades de este tipo de instalaciones, un factor que puede ser determinante para la ubicación es la disponibilidad del suelo en el término municipal



- El factor legislativo y la liberalización progresiva en la comunidad autónoma conforme al Decreto 40/2003 y posterior Decreto 63/2009, así como las planificaciones sectoriales que han venido condicionando el lugar de establecimiento de las ITVs. Así, la planificación sectorial establecida por Orden de 24/05/2010, determina los municipios donde pueden otorgarse nuevas autorizaciones.
- Del ámbito territorial de actuación y de influencia de la ITVs en relación a su capacidad operativa sobre el parque móvil existente de cara a que el proyecto sea viable y sostenible económicamente y financieramente a largo plazo.
- Clima empresarial: Facilidad de los municipios para el establecimiento de actividades económicas
- Etc.

2. LIMITACIONES DEL ESTUDIO

- El estudio analiza las ITVs en un contexto nacional, si bien el análisis parte de computar ambas modalidades, fijas y móviles, sin desglose. Este hecho puede distorsionar significativamente las conclusiones del estudio, ya que el ámbito de actuación de las ITVs móviles se circumscribe a una determinada tipología de vehículos. En este sentido el RD 224/2008, ahora derogado, establecía:

"Las estaciones ITV podrán disponer de unidades móviles para dar servicio, siguiendo las directrices de la Administración competente, a vehículos agrícolas, ciclomotores y otros que no puedan acceder a los recintos en que estén ubicadas, así como a otros vehículos en municipios donde no exista ninguna estación ITV y a vehículos industriales, en aplicación del Real Decreto 975/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, con sujeción a los requisitos establecidos en esta norma que resulten de aplicación,..."

En nuestro caso, nuestra comunidad autónoma circscribe las ITVs móviles a vehículos agrícolas, ciclomotores de dos ruedas y vehículos especiales, a diferencia de otras regiones donde no existe esa limitación dotándoles de más capacidad operativa.



- Además, una ITV fija puede tener una configuración de líneas de inspección diferente según la configuración que haya determinado cada Comunidad Autónoma. En este sentido quizá el estudio debería haber ampliado el análisis sobre líneas de inspección existente en cada Comunidad Autónoma, así como como los modelos jurídicos y económicos de gestión que cada una ha desarrollado dada la heterogeneidad existente.
- Por otra parte, el estudio parte de un total de 58 estaciones ITV en CLM de las que 47 son fijas y 11 móviles. Así, de conformidad con el anexo V del proyecto de Decreto autonómico parte de la existencia de 46 estaciones fijas que coincide con las registradas por la Dirección General de Tráfico. En este sentido, convendría efectuar un análisis separado para evitar confusiones.
- El estudio determina un nuevo número máximo de ITVs a autorizar en base a la ratio de ITVs existentes en relación a la extensión territorial de la Comunidad Autónoma comparándola con la media nacional. Así, la media nacional resulta una media de una ITV (fija y móvil) para un ámbito territorial de actuación de 922 KM², frente a los 1.370 km² resultante para CLM. En este sentido, CLM para alcanzar la media nacional se necesitarían 28 nuevas ITV (fijas y móviles). No parece lógico comparar a priori la capacidad operativa de una ITV fija con una móvil, que aparte de ser diferente existe cierto grado de heterogeneidad regulatoria en las CCAA en relación a su ámbito de inspección.
- El estudio excluye a la provincia de Toledo del reparto de las nuevas 14 ITVs por representar el 39% de las ITVs existentes en la actualidad, pero no hay que olvidar que la provincia de Toledo representa el 35% del parque móvil regional, sin tener en cuenta tampoco en el análisis el posible impacto del efecto frontera con la Comunidad de Madrid. No obstante, en el anexo V del proyecto normativo se le asigna una ITV a la provincia de Toledo en detrimento de Albacete, sin que se justifique en el expediente tal reajuste. Por otra parte, cuando el texto aborda la planificación sectorial establece como uno de los factores a tener en cuenta es el censo zonal del parque de vehículos, sin que haya sido objeto de consideración y análisis.

3. ANALISIS ADICIONAL CON LA INFORMACIÓN DISPONIBLE:

Se ha realizado un pequeño análisis de conformidad con la información disponible del Instituto Nacional de Estadística, la Dirección General de Tráfico y de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos y cuyas tablas se adjuntan. En este sentido, podemos destacar lo siguiente:

- CLM es la tercera región junto a Cataluña con mayor número de ITV's (fijas y móviles) después de Madrid y Andalucía, representando el 10,6% de las ITV's a nivel nacional.
- CLM es la séptima región con mayor representación del parque móvil de vehículos, representando el 4,6% del parque móvil nacional.
- CLM posee una media de una ITV por cada 1.340 KM², representando la tercera peor ratio a nivel nacional después de Extremadura y Castilla León. La media se sitúa en 922 Km². CLM es la tercera región más extensa.
- La media de vehículos atendidos en CLM por cada ITV se sitúa en 24.954, menos de la mitad que la media nacional, la tercera a nivel regional después de La Rioja y Aragón.
- Los 37 municipios con ITV's fijas poseen en sus términos municipales un parque móvil de 691.143 vehículos que representan el 45,83% del parque móvil a nivel regional.
- De los 37 municipios con estaciones ITV's, al menos 32 de ellas están ubicadas en polígonos industriales (86%).
- Relación actual ITV móvil/ITV fija: 11/46 = 0,24. Según la regulación autonómica cada ITV puede poseer una móvil como máximo. Es decir, en la actualidad existe una ITV móvil por cada cuatro fijas. El estudio arroja un nuevo potencial de ITV's a implantar de 28 entre fijas y móviles, afirmando "*De ellas, hasta un total de 14 podrían ser fijas habida cuenta de que cada estación fija podría llevar una móvil (sumando así un total de las 28)*". Por tanto, no parece razonable establecer esta hipótesis dado que no guarda proporción con la situación actual, ni el estudio contempla la potencial

capacidad de las ITV's fijas actuales ($46-11= 35$) para obtener una autorización de ITV móviles.

- Bajo la hipótesis de la planificación sectorial en base los criterios o parámetros en los que se basa la norma: extensión territorial, censo del parque móvil e ITV's existentes; y no excluyendo a la provincia Toledo, el reparto podrá ser el siguiente:

PROVINCIA	parque móvil vehículos		ITV's fijas		superficie		población			ratios			NUEVAS ITV'S (14 fijas)		Media
	veh.	%	ITV's	%	km2	%	población	%	densidad	veh/ITV's	kms2/ITV's	población /ITV'S	según parque móvil %	según extensión territorial	
ALBACETE	277.185	18	8	17	14.926	19	390.032	19	26,13	34.648	1.866	48.754	2,6	2,6	3
CIUDAD REAL	352.664	23	9	20	19.813	25	502.578	25	25,37	39.185	2.201	55.842	3,3	3,5	3
CUENCA	170.145	11	6	13	17.140	22	198.718	10	11,59	28.358	2.857	33.120	1,6	3,0	2
GUADALAJARA	187.456	12	5	11	12.212	15	253.310	12	20,74	37.491	2.442	50.662	1,7	2,2	2
TOLEDO	520.741	35	18	39	15.370	19	686.841	34	44,69	28.930	854	38.158	4,8	2,7	4
TOTAL CLM	1.508.191	100	46	100	79.461	100	2.031.479	100	25,57	32.787	1.727	44.163	14,0	14,0	14

Como puede observarse no coincidiría en ningún caso con la propuesta del anexo V del proyecto normativo.

4. CONCLUSIONES:

- Consideramos que no se existen razones justificativas que impidan avanzar hacia un régimen de liberalización que permita la entrada a cualquier operador que cumpla con los requisitos técnicos, previa autorización.
- Ahora bien, dada las características de Castilla La Mancha, de gran extensión y dispersión territorial, y su ruralidad, resulta evidente que existen zonas geográficas con una posición menos favorable que otras en relación a la disponibilidad para los usuarios del servicio de ITV's. Para dar mejor servicio al segmento de usuarios y ofrecer una mayor cobertura actual la administración regional podría llevar a cabo reformas legislativas amparadas por la legislación comunitaria y nacional, y que no ha previsto en el proyecto normativo. Es decir, si realmente existe un fallo de mercado en determinadas zonas geográficas que impida la existencia de una estructura de mercado competitiva al existir dificultades técnicas o económicas que impidan a los operadores privados la prestación del servicio de inspección de vehículos, la administración regional puede plantearse a través del proyecto normativo:



1. Flexibilizar la capacidad operativa de las ITV's fijas en el proyecto normativo de tal forma que permita la existencia de ITV's con una línea de inspección.
2. Flexibilizar la capacidad operativa de las ITV's móviles en un doble sentido:
 - a) No limitar una ITV móvil por cada ITV fija
 - b) No limitar exclusivamente la capacidad operativa a vehículos agrícolas, ciclomotores de dos ruedas y vehículos especiales.
3. Optar por un modelo de gestión directa o bien a través de sociedades de economía mixta.

Toledo a 25 de septiembre de 2018

LA UNIDAD DE COORDINACIÓN DE ESTRATEGIA ECONÓMICA

PROVINCIA	parque móvil vehículos			ITV's fijas			superficie			población			ratios			NUEVAS ITV'S (14 fijas)			NUEVAS ITV'S (14 fijas+14 móviles)		
	veh.	%	ITV's	%	km2	%	población	%	densidad	veh./ITV's	kms2/ITV's	población /ITV's	según parque móvil %	según extensión territorial	Media	según parque móvil %	según extensión territorial	Media	según parque móvil %	según extensión territorial	
ALBACETE	277.185	18	8	17	14.926	19	390.032	19	26,13	34.648	1.866	48.754	2,6	2,6	3	5,1	5,3				
CIUDAD REAL	352.664	23	9	20	19.813	25	502.578	25	25,37	39.185	2.201	55.842	3,3	3,5	3	6,5	7,0				
CUENCA	170.145	11	6	13	17.140	22	198.718	10	11,59	28.358	2.857	33.120	1,6	3,0	2	3,2	6,0				
GUADALAJARA	187.456	12	5	11	12.212	15	253.310	12	20,74	37.491	2.442	50.662	1,7	2,2	2	3,5	4,3				
TOLEDO	520.741	35	18	39	15.370	19	686.841	34	44,69	28.930	854	38.158	4,8	2,7	4	9,7	5,4				
TOTAL CLM	1.508.191	100	46	100	79.461	100	2.031.479	100	25,57	32.787	1.727	44.163	14,0	14,0	14	28,0	28,0				



V.4.1.C.A. Parque de vehículos, distribuidos por Comunidades autónomas. Año 2016.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Total parque móvil	Nº itvs instaladas (fijas/móviles)	ratio (vehículos/itvs)	% itvs	% parque móvil	extensión territorial km2	ratio (ext.territ./ nº itv's)	% ext. territorial
Andalucía	5.447.891	68	80.116	12,4	17,2	87.599	1.288	17,3
Aragón	829.735	36	23.048	6,6	2,6	47.720	1.326	9,4
Asturias (Principado de)	660.525	11	60.048	2,0	2,1	10.604	964	2,1
Baleares (Illes)	961.973	7	137.425	1,3	3,0	4.992	713	1,0
Canarias	1.569.475	30	52.316	5,5	5,0	7.447	248	1,5
Cantabria	397.622	10	39.762	1,8	1,3	5.321	532	1,1
Castilla y León	1.715.781	53	32.373	9,7	5,4	94.224	1.778	18,6
Castilla-La Mancha	1.447.353	58	24.954	10,6	4,6	79.461	1.370	15,7
Cataluña	5.093.531	58	87.820	10,6	16,1	32.113	554	6,3
Comunitat Valenciana	3.335.362	38	87.773	6,9	10,5	23.255	612	4,6
Extremadura	771.797	28	27.564	5,1	2,4	41.634	1.487	8,2
Galicia	1.926.356	33	58.374	6,0	6,1	29.575	896	5,8
Madrid (Comunidad de)	4.442.952	72	61.708	13,1	14,0	8.028	112	1,6
Murcia (Región de)	996.029	11	90.548	2,0	3,1	11.314	1.029	2,2
Navarra (Comunidad Foral d	435.667	10	43.567	1,8	1,4	10.391	1.039	2,1
País Vasco	1.308.317	12	109.026	2,2	4,1	7.234	603	1,4
Rioja (La)	199.827	12	16.652	2,2	0,6	5.045	420	1,0
Ceuta y Melilla	122.729	2	61.365	0,4	0,4	32	16	0,0
Total	31.662.922	549	57.674	100,0	100,0	505.989	922	100,0

a) Hipótesis con 14 nuevas ITV's fijas

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Total parque móvil	Nº itvs instaladas (fijas/móviles)	ratio (vehículos/itvs)	% itvs	% parque móvil	extensión territorial km2	ratio (ext.territ./ nº itv's)	% ext. territorial
Andalucía	5.447.891	68	80.116	12,4	17,2	87.599	1.288	17,3
Aragón	829.735	36	23.048	6,6	2,6	47.720	1.326	9,4
Asturias (Principado de)	660.525	11	60.048	2,0	2,1	10.604	964	2,1
Baleares (Illes)	961.973	7	137.425	1,3	3,0	4.992	713	1,0
Canarias	1.569.475	30	52.316	5,5	5,0	7.447	248	1,5
Cantabria	397.622	10	39.762	1,8	1,3	5.321	532	1,1
Castilla y León	1.715.781	53	32.373	9,7	5,4	94.224	1.778	18,6
Castilla-La Mancha	1.447.353	72	20.102	13,1	4,6	79.461	1.104	15,7
Cataluña	5.093.531	58	87.820	10,6	16,1	32.113	554	6,3
Comunitat Valenciana	3.335.362	38	87.773	6,9	10,5	23.255	612	4,6
Extremadura	771.797	28	27.564	5,1	2,4	41.634	1.487	8,2
Galicia	1.926.356	33	58.374	6,0	6,1	29.575	896	5,8
Madrid (Comunidad de)	4.442.952	72	61.708	13,1	14,0	8.028	112	1,6
Murcia (Región de)	996.029	11	90.548	2,0	3,1	11.314	1.029	2,2
Navarra (Comunidad Foral d	435.667	10	43.567	1,8	1,4	10.391	1.039	2,1
País Vasco	1.308.317	12	109.026	2,2	4,1	7.234	603	1,4
Rioja (La)	199.827	12	16.652	2,2	0,6	5.045	420	1,0
Ceuta y Melilla	122.729	2	61.365	0,4	0,4	32	16	0,0
Total	31.662.922	563	56.240	100,0	100,0	505.989	899	100,0

b) Hipótesis con 28 nuevas ITV's (fijas+móviles)

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Total parque móvil	Nº itvs instaladas (fijas/móviles)	ratio (vehículos/itvs)	% itvs	% parque móvil	extensión territorial km2	ratio (ext.territ./ nº itv's)	% ext. territorial
Andalucía	5.447.891	68	80.116	12,4	17,2	87.599	1.288	17,3
Aragón	829.735	36	23.048	6,6	2,6	47.720	1.326	9,4
Asturias (Principado de)	660.525	11	60.048	2,0	2,1	10.604	964	2,1
Baleares (Illes)	961.973	7	137.425	1,3	3,0	4.992	713	1,0
Canarias	1.569.475	30	52.316	5,5	5,0	7.447	248	1,5
Cantabria	397.622	10	39.762	1,8	1,3	5.321	532	1,1
Castilla y León	1.715.781	53	32.373	9,7	5,4	94.224	1.778	18,6
Castilla-La Mancha	1.447.353	82	17.651	14,9	4,6	79.461	969	15,7
Cataluña	5.093.531	58	87.820	10,6	16,1	32.113	554	6,3
Comunitat Valenciana	3.335.362	38	87.773	6,9	10,5	23.255	612	4,6
Extremadura	771.797	28	27.564	5,1	2,4	41.634	1.487	8,2
Galicia	1.926.356	33	58.374	6,0	6,1	29.575	896	5,8
Madrid (Comunidad de)	4.442.952	72	61.708	13,1	14,0	8.028	112	1,6
Murcia (Región de)	996.029	11	90.548	2,0	3,1	11.314	1.029	2,2
Navarra (Comunidad Foral d	435.667	10	43.567	1,8	1,4	10.391	1.039	2,1
País Vasco	1.308.317	12	109.026	2,2	4,1	7.234	603	1,4
Rioja (La)	199.827	12	16.652	2,2	0,6	5.045	420	1,0
Ceuta y Melilla	122.729	2	61.365	0,4	0,4	32	16	0,0
Total	31.662.922	573	55.258	100,0	100,0	505.989	883	100,0

PROVINCIA	CÓDIGO POSTAL	MUNICIPIO	DIRECCIÓN	ENTIDAD	Nº ESTACIÓN	Nº LÍNEAS	Nº VEHÍCULOS	MOVIL	POLIGONO INDUSTRIAL		AUTOVÍA	CARRETERA	AUTORRUTA	NAC/COM	
									distancia a capital kms.	capital kms.					
ALBACETE	02006	ALBACETE	0 CALLE F. 1.	CARRETERA DE MAHORA, KM 3.	GENERAL DE SERVICIOS TVSA.	0201	2	X	POLIGONO INDUSTRIAL ALTOS DE LA DEhesa	POU GONO INDUSTRIAL CAMPOLLANO	N-322	N-322			
ALBACETE	02007	ALBACETE	0 AVENIDA EMILIA PARDO BAZAN, 45.	TUV SUD ATSAE, S.A.U.	ITV MACO, S.L.	0202	2	X	POU GONO INDUSTRIAL CAMPOLLANO		N-322	N-322			
ALBACETE	02007	ALBACETE	0 POL. IND. CAMPOLLANO, C/AUTOVIA PARCELAS 1-22 Y 23	NUEVAS TECNOLOGIAS ALBACETE S.A.	MARTIN CONSUEGRA TV, S.L.	0208	2	X	POU GONO INDUSTRIAL CAMPOLLANO		N-322	N-322			
ALBACETE	02640	ALMANSA	74 CALLE APARADORES, 7. ESQUINA C/ ZAPATEROS.	TUV RHEINLAND IBERICA S.A.	0207	2	X	POU GONO INDUSTRIAL CAMPOLLANO		A-31	CM-412				
ALBACETE	02640	HELIUN	62 POLIG. IND. SAN RAFAEL, PARCELAS 45	TUV RHEINLAND IBERICA S.A.	0203	2	X	POU GONO INDUSTRIAL SAN RAFAEL		A-30	N-101				
ALBACETE	02630	LA RODA	38 CTRA. SISANTE, 29. AUTOVIA MADRID-Alicante A31 SALIDA 37.	TUV LA RODA S.L.	0204	2	X	POU GONO INDUSTRIAL SAN RAFAEL		A-30	CV-313				
ALBACETE	02660	VILLARROBLEDO	86 CALLE DE LA CIERVA.	ENTIDAD IDV CLM, S.L.U.	0205	2	X	POU GONO INDUSTRIAL DE VILLARROBLEDO		A-43	N-310				
ALBACETE	8				5					2	6				
Ciudad Real	13600	Alcalá de San Juan	94 POLIGONO INDUSTRIAL ACES AVDA. INSTITUTOS, S/Nº	TUV SUD ATSAE, S.A.U.		1302	2	X	POU GONO INDUSTRIAL ALZACES		CM-42	CM-3165			
Ciudad Real	13400	Almáden	98 PLAZA INDUSTRIAL, 115.	ITV LA SAGRADA S.L.		1309	2	X	POU GONO INDUSTRIAL POZO DE LA NIEVE		A-43	CM-415			
Ciudad Real	13005	Ciudad Real	0 POLIGONO INDUSTRIAL AVANZADO. AVD. DE LA CIENCIA, S/N	ENTIDAD IDV CLM, S.L.U.		1301	2	X	POU GONO INDUSTRIAL AVANZADO		N-420	N-420			
Ciudad Real	13250	Daimiel	38 POL. INDUSTRIAL DAIMIEL CALLE HERREROS, PARCELA 174	MARTIN CONSUEGRA TV, S.L.		1306	2	X	POU GONO INDUSTRIAL DAIMIEL		N-430	N-430			
Ciudad Real	13200	Manzanares	38 CALLE II, 111. POU, IND. DE MANZANARES,	TUV RHEINLAND IBERICA S.A.		1303	2	X	POU GONO INDUSTRIAL MANZANARES		A-43	N-420			
Ciudad Real	13170	Miguel Esteban	4 CALLE HERREROS. POL. IND. LA ESTRELLA 9-10	ITA-CASTILLA, S.L.		1308	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LA ESTRELLA		A-43	CM-4127			
Ciudad Real	13597	Puertollano	40 CALLE SEIS, 536.	TUV SUD ATSAE, S.A.U.		1304	2	X	POU GONO INDUSTRIAL SESES		N-420	CR-503			
Ciudad Real	13700	Tomelloso	93 CM-3102, 33.	HERMANOS ORTIZ JAREÑO, S.L. (ITV TOMELLOSO)		1307	2	X	CERCA DEL POLIGONO INDUSTRIAL EL BONBO		A-43	CM-3102			
Ciudad Real	13300	Valdepeñas	60 POL. IND. DE VALDEPEÑAS. C/ FUDRE, 6	ITV-VALDEPEÑAS, S.L.		1305	3	X	POU GONO INDUSTRIAL DE VALDEPEÑAS		N-310	CM-42			
Ciudad Real	9				9					1	8				
Cuenca	16003	Cuenca	0 POLIGONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES, PARCELA 4.	APPLUS ITALIVE TECHNOLOGY S.L.		1601	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-320	N-400			
Cuenca	16200	Motilla del Palancar	67 CTRA. N-320, KM 71,300.	TUV RHEINLAND IBERICA S.A.		1602	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		CM-420				
Cuenca	16160	S. José Pedroneras	110 CALLE JUAN DE LA CIENCIA, PARALELO 8, 9-94	ITV-ORADIC BLANCO								AP-36	N-303		
Cuenca	16200	Motilla del Palancar	67 CTRA. VALENCIA, Nº 80. (ANTIGUA N-III).	NC APARECE EN LISTADO AEECA		1603	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-111	N-111			
Cuenca	16220	Quintanar del Rey	112 POL. INDUSTRIAL EL POLONIO. AVENIDA NORTE, 1	VALGR CENTRAL S.L.		1606	2	X	POU GONO INDUSTRIAL EL POLONIO		CM-420				
Cuenca	16400	Tarancón	86 POLIGONO TARANCON SUR. C/ ALAGARES, S/N	ITV TARANCON 1604											
Guadalajara	19260	Alcolea del Piñar	80 CARRETERA COMARCAL 114 ALCOLEA-SIGÜENZA KM 0,400.	TUV RHEINLAND IBERICA S.A.		1902	1	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-2	C-114			
Guadalajara	19200	Azuqueca de Henares	14 AVENIDA EL COMENDADOR, CALLE LAS ONDAS, 3	GRUPO TEVELESA S.L.		1903	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-2				
Guadalajara	19004	Guadalajara	0 POLIGONO EL BALCONCILLO. C/ TRAFALGAR, S/N	GRUPO TEVELESA S.L.		1901	3	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-2				
Guadalajara	19004	Guadalajara	0 POLIGONO EL BALCONCILLO. CALLE TRAFALGAR, 18	IVERSIA GESTION, S.L.		1904	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-2				
Guadalajara	19180	Marchalnalo	7 CALLE DE VASCO NÚÑEZ DE BALBOA, 21.	GRUPO TEVELESA S.L.		1905	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-111	CNA-101			
Guadalajara	5				4					0	6				
Toledo	45950	Casarrubios del Monte	49 KM 47 A-5.	ITV LA SAGRADA S.L.		4511	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-5	CM-41			
Toledo	45683	Cazalegas	73 POLIGONO INDUSTRIAL CAZALEGAS. PARCELA 26-20	ITV LA SAGRADA S.L.		4516	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-5				
Toledo	45200	Illescas	38 AVENIDA LOS GRÉMIOS, 28-29. SALIDA 35 Aa2	ITV MACO, S.L.		4512	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-42				
Toledo	45200	Illescas	38 CARRETERA MADRID-TOLEDO (N-401). KM 31,100. JUNTO A MUEBLES	ITV ILLESCAS, S.L.		4514	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-42				
Toledo	45470	Los Yébenes	41 CALLE URUGUAY, 1.	TUV SUD ATSAE, S.A.U.		4504	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-401				
Toledo	45515	Marqués	43 CTRA. N-V KM 74, SENTIDO BADAJOZ.	ITV DOSANCHEZ DE MARQUEDA, S.L.		4510	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-5				
Toledo	45400	Ocaña	50 CALLE DE ANDALUCIA KM 57,400.	ITV OCANA S.A.		4503	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-4				
Toledo	45280	Quás del Rey	12 A-42	ENTIDAD IDV CLM, S.L.U.		4508	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-42				
Toledo	45600	Quintanar de la Orden	112 POLIGONO INDUSTRIAL QUINTANAR DE LA ORDEN. 2 * FASE PARC 2 Y 3	ITV-QUINTANAR, S.L.		4506	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-301				
Toledo	45724	Severa Nuevo	50 CAMINO CIEMPOZUELOS, S/N.	ITV SEVERA S.A.		4509	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-4				
Toledo	45100	Sonecha	23 CARRETERA KM. 26, CM-410.	ITV BERNIA S.L.		4517	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		CNA-410				
Toledo	45600	Talavera de la Reina	86 NVA. 113.	VICENTE HESSE MONJE S.A.		4502	4	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-5	N-113			
Toledo	45600	Talavera de la Reina	86 AV. DE PORTUGAL, 97.	PROMOCIONES Y DESAR. GUTIERREZ SL		4515	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-5	N-502			
Toledo	45007	Toledo	86 POLIGONO TORREHIERRO. CALLE CERAMICA, 232	ITV RHEINLAND IBERICA S.A.		4507	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-400				
Toledo	45007	Toledo	0 C/ RIO JARAMA, 112.	ITV ILLESCAS, S.L. (TUD SUD ATSAE)		4501	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		N-400				
Toledo	45500	Torrijos	31 POLIGONO INDUSTRIAL "LA ATALAYA". C/ ALFAREROS, 1	ITV TORRIJOS S.L.		4518	2	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-40	CNA-409			
Toledo	45529	Yuncel	27 CALLE AUTOMOVIL 76.	ITV LA SAGRADA S.L.		4505	3	X	POU GONO INDUSTRIAL LOS PALANCARES		A-42				
Toledo	18				10					9	9				
Castilla-La Mancha	46				32					15	31				