



## INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, EMPRESAS Y EMPLEO, AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CASTILLA-LA MANCHA.

Visto el borrador del proyecto de decreto citado en el encabezamiento, remitido por la Dirección General de Industria, Energía y Minería, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha y de las Instrucciones sobre el Régimen Administrativo del Consejo de Gobierno de fecha 25 de julio de 2017, se emite el presente informe.

### PRIMERO. Documentación aportada.

La documentación que se ha tenido en cuenta para la elaboración del presente informe es la siguiente:

- Consulta pública previa sobre el proyecto de decreto.
- Memoria del proyecto de decreto.
- Primera versión del proyecto de decreto.

### SEGUNDO. Marco competencial.

El proyecto de decreto, según su artículo 1, 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 (ITV) para la prestación del citado servicio en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

A la vista de la materia que aborda, cabe recordar que, en las cuestiones de reparto de carácter competencial, como suele suceder habitualmente, se entrecruzan diversos títulos competenciales que inciden en una misma materia. Dada la complejidad que surge, en ocasiones, para deslindar adecuadamente las competencias que residen en una u otra Administración, la jurisprudencia del Tribunal Constitucional es clave.

En relación a la prestación del servicio de inspecciones técnicas de vehículos, resulta extraordinariamente relevante la sentencia del Tribunal Constitucional 332/2005, de 15 de diciembre, dictada con ocasión de la interposición de diversos recursos de constitucionalidad frente al Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes en el sector de las telecomunicaciones. Pues bien, en primer término, indica que, como ya se ha pronunciado en anteriores ocasiones respecto a la dimensión competencial de materias relacionadas con vehículos de transporte, concurren dos títulos competenciales distintos: el relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21 CE), y el relativo a la seguridad industrial, materia ésta que estatutariamente se atribuye a las Comunidades Autónomas. Por lo que se refiere a la delimitación de ambos títulos, la jurisprudencia constitucional ha ido desarrollando un cuerpo doctrinal del que, como se ha encargado de recordar la STC 183/1996, de 14 de noviembre, *"resulta, de un lado, una clara diferenciación entre la competencia para determinar los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para garantizar la seguridad vial y la de las personas implicadas en los diversos transportes, que pertenece a la materia de tráfico, competencia exclusiva del Estado... y... la actividad ejecutiva de verificación del cumplimiento de aquellos requisitos técnicos exigidos en"*



*la legislación estatal para la homologación de determinados productos industriales destinados al transporte, que pertenece a la materia de industria y, por lo tanto, corresponde a las Comunidades Autónomas en la medida en que esté contemplada tal competencia en sus respectivos Estatutos de Autonomía".*

Reiteradamente el Tribunal Constitucional (por todas, SSTS 203/1992, de 26 de octubre, 243/1994, de 21 de julio y 33/2005, de 17 de febrero) ha reconocido que la competencia autonómica en materia de industria faculta a sus titulares, no sólo a regular los procesos industriales o de fabricación, sino también a ordenar los sectores industriales, lo cual incluye, como es lógico, la utilización de potestades normativas. Así mismo, el citado Tribunal ha vinculado tradicionalmente las ITV con la materia de tráfico y circulación de vehículos, en la medida en que se afecta directamente a la seguridad vial, y con la materia de industria y, concretamente, seguridad industrial, por cuanto afecta a unos productos industriales como los vehículos a motor.

Pues bien, puesto que la determinación del régimen jurídico que habilita a los particulares a prestar el servicio de ITV afecta directamente a la ordenación de este sector industrial, debe concluirse que se trata de una competencia que corresponde a las Comunidades Autónomas.

Por tanto, el Estado tiene competencia exclusiva en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1. 13<sup>a</sup> y 21<sup>a</sup> de la CE, referido respectivamente a bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. Igualmente la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha tiene atribuidas competencias exclusivas a tenor de lo dispuesto en el artículo 31.12 y 26 de su Estatuto de Autonomía, apartados referidos respectivamente, a la planificación de la actividad económica y fomento del desarrollo económico de la región, dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional y del sector público económico de Castilla-La Mancha; y a la industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las normas relacionadas con las industrias que están sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear. El ejercicio de la competencia se realizará de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria del Estado, en los términos de lo dispuesto en los artículos 38, 131 y números 11 y 13 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución.

En consecuencia, la competencia exclusiva que tiene asumida la Comunidad Autónoma en materia de industria está afectada por una confluencia de diversas competencias estatales, lo que ineludiblemente conlleva la necesidad de armonizar el ejercicio de las mismas.

A su vez, dentro de la estructura de la Administración Regional y de conformidad con el artículo 1 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, corresponde a esta Consejería las competencia en materia de Industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las normas relacionadas con las industrias que están sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear. El ejercicio de la competencia se realizará de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria del Estado, en los términos



de lo dispuesto en los artículos 38, 131 y números 11 y 13 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución. A su vez, específicamente, entre las funciones atribuidas a la Dirección General de Industria, Energía y Minería, a tenor del artículo 12.1.c) del Decreto 81/2015, de 14 de julio, se encuentra el ejercicio de las competencias atribuidas 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.

En base a lo anterior, la posibilidad de llevar a cabo la aprobación de un decreto que regule la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Castilla-La Mancha, se incardina dentro de las funciones que posee la Administración Autonómica en base a las competencias que ostenta en virtud de la normativa citada.

A su vez, en relación con el asunto que nos ocupa, no se puede dejar de citar la sentencia de 15 de octubre de 2015 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, dictada en virtud de una petición prejudicial planteada, puesto que llega a varias conclusiones que de forma resumida y en lo que interesa ahora, se centran en los siguientes aspectos:

1. Si bien el Derecho de la Unión no se opone a que un Estado miembro supedite la actividad de inspección técnica de vehículos a que se expida una autorización previa, no es menos cierto que ese régimen de autorización —como se ha indicado en el apartado 64 de la presente sentencia— debe respetar el Derecho de la Unión y, en particular, lo dispuesto en el artículo 49 TFUE.
2. Ciertamente, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, las restricciones a la libertad 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.

Pues bien, según la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, tanto la protección de los consumidores como la necesidad de garantizar la seguridad vial son razones imperiosas de interés general que pueden justificar restricciones a la libertad de establecimiento.

En efecto, ha de recordarse que, de acuerdo con reiterada jurisprudencia de este Tribunal, el artículo 49 TFUE se opone a las restricciones a la libertad de establecimiento, es decir, a cualquier medida nacional que pueda obstaculizar o hacer menos atractivo el ejercicio, por parte de los nacionales de la Unión, de la libertad de establecimiento garantizada por el Tratado FUE. El concepto de restricción abarca las medidas adoptadas por un Estado miembro que, aunque sean indistintamente aplicables, afectan al acceso al mercado de las empresas de otros Estados miembros y obstaculizan así el comercio dentro de la Unión.

En particular, es necesario que la manera en que la normativa nacional en cuestión en el litigio principal persigue dichos objetivos no adolezca de incongruencias. En efecto, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la normativa nacional en su conjunto —así como las distintas reglas pertinentes— sólo es adecuada para garantizar la



consecución del objetivo que se persigue si responde verdaderamente al empeño por hacerlo de forma congruente y sistemática.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de abril de 2016, dictada en base a la citada sentencia del 15 de octubre de 2015 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, señala que *"De acuerdo con jurisprudencia reiterada del TJUE, (...) las medidas restrictivas del ejercicio de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, en este caso 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."*

## **SEGUNDO- Antecedentes y normativa aplicable.**

La normativa esencial que afecta al proyecto de decreto que nos ocupa se encuentra, fundamentalmente, en la que a continuación se relaciona:

- 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.
- El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
- El 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.
- La Orden de 24 de mayo de 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, que ha sido prorrogada en varias ocasiones, la última vez por Orden 96/2017, de 2 de mayo, 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.

Pues bien, analizando la normativa citada, se comprueba que el artículo 4 de la Directiva 2014/45/UE establece que, cada Estado miembro garantizará que los vehículos matriculados en su territorio se inspeccionarán periódicamente con arreglo a la presente Directiva en centros autorizados por el Estado miembro en que estén matriculados dichos vehículos. Así como que las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público encargado por dicho Estado miembro de este cometido o de unos organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos privados autorizados para ello.

Por su parte, el artículo 14 determina que los Estados miembros se encargarán de que los centros de inspección técnica se sometan a supervisión y que publicarán las normas y procedimientos que rigen la organización, las tareas y los requisitos, incluidos los de independencia, aplicables al personal de un órgano de supervisión. Si bien los centros de inspección técnica gestionados directamente por una autoridad competente estarán exentos de los requisitos relativos a la autorización y supervisión,



en los casos en los que el órgano de supervisión forme parte de la autoridad competente.

Por su parte, el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, según dispone su parte expositiva, tiene por objeto la trasposición al ordenamiento jurídico español de 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, 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. Igualmente, su artículo 1 determina que tiene por objeto establecer los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos que se empleen para circular por la vía pública y determinar los requisitos y obligaciones mínimas que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos.

En su artículo 14 prescribe, en consonancia con la Directiva citada y con el reparto de competencias en la materia a que se ha hecho alusión en el primer apartado de este informe, que la ejecución material de las inspecciones técnicas será realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca cada comunidad autónoma en ejercicio de sus competencias. Dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización.

A su vez, el artículo 21 del mencionado Real Decreto, establece que las estaciones ITV deberán ser habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén radicadas, previamente al inicio de su actividad, y de conformidad con el modelo de gestión que dicho órgano haya establecido.

Por lo que se refiere a la vigente normativa de nuestra Región, el Decreto 63/2009, de 26 de mayo, que regula los modos de gestión de las ITV, en su artículo 3, señala que: *"El servicio técnico de estaciones de ITV de Castilla-La Mancha podrá ser gestionado indirectamente por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a través de sociedades de economía mixta con participación de capital público siempre que el interés público o la situación del mercado así lo determine; o por empresas privadas previa obtención de autorización administrativa, cuyo otorgamiento corresponderá a la Consejería competente en materia de industria."*

Por tanto, la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, dentro de las formas de gestión que admite la normativa estatal, ha optado en el presente borrador, por la gestión indirecta por sociedades de economía mixta o por empresas privadas previa autorización, dejando al margen la gestión directa o el régimen de concesión administrativa.

Para el supuesto de autorización el Decreto 63/2009, de 26 de mayo, requiere el cumplimiento de diversos requisitos (técnicos, de solvencia, de personal...). Así entre otros, se requiere un estudio de explotación que indique el sistema económico financiero adoptado en su caso en la estación de ITV para la gestión del servicio de



inspección técnica de vehículos, adjuntando un estudio técnico-económico en el que se citen las fuentes de financiación y análisis de viabilidad.

Finalmente, la Disposición adicional segunda del citado Decreto regula la "Planificación sectorial", con el siguiente tenor:

*"La Consejería competente en materia de industria, a efectos de ordenación de este sector industrial, procederá a elaborar y aprobar, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, una planificación sectorial, que incluirá la distribución territorial de las instalaciones de ITV en Castilla-La Mancha, la cual vinculará, durante su vigencia, respecto de futuras autorizaciones administrativas. Asimismo, la Consejería competente en materia de industria, en la disposición aprobatoria de la planificación sectorial, podrá, en su caso, establecer los criterios de selección para resolver los procedimientos de autorización cuando existan supuestos de concurrencia de solicitudes para un mismo ámbito geográfico limitado por la propia planificación, todo ello en el marco de los requisitos exigidos para la autorización en el presente Decreto."*

*La 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 habitantes o dispersión poblacional, entre otros, garantizándose en todo caso el cumplimiento de la normativa de seguridad industrial. (...)"*

Como consecuencia de lo anterior, la Orden de 24 de mayo de 2010, aborda la planificación de la instalación de nuevas estaciones de ITV en el ámbito territorial de Castilla-La Mancha, estableciendo unos criterios para la autorización de solicitudes concurrentes, y un anexo relativo a zonas de instalación de estaciones de ITV, fijando el número máximo de estaciones que podrán establecerse en cada zona y, dentro de ellas, los municipios donde podrán ubicarse. Dicha planificación que se prevé con una duración de cinco años desde su entrada en vigor, ha sido objeto de prórroga en varias ocasiones, la última vez por Orden 96/2017, de 2 de mayo, de la Consejería de Economía, Empresas y Empleo, por un periodo de dos años.

### **TERCERO. Contenido y naturaleza jurídica.**

El proyecto de decreto sometido a informe, que si bien no está fechado fue enviado por la Dirección General de Industria, Energía y Minería a la Secretaría General el 3 de julio de 2018, se estructura en una parte expositiva, treinta y siete artículos agrupados en seis capítulos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, tres disposiciones finales y cinco anexos.

A la vista de lo indicado en los apartados primero y segundo de este informe y del objeto del proyecto de Decreto, lo primero que debemos hacer es abordar su naturaleza jurídica, que adopta la forma de Decreto, y por ende, de disposición de carácter general.

Por el contenido de dicha disposición y habida cuenta de la diferencia que opera respecto a los reglamentos internos o de organización, que serían aquellos que agotan su eficacia en el ámbito de la Administración, y los reglamentos externos o de relación, que se encaminan a regular las relaciones entre la Administración y los administrados,



debemos entender que estamos en presencia de la segunda clase de reglamentos, dado que la materia objeto de regulación transciende del ámbito interno, teniendo incidencia en intereses de las personas físicas y jurídicas a las que afecta.

En este sentido y como señaló el dictamen nº 48/2009, de 25 de marzo, del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha, relativo al proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 40/2003, de 1 de abril, por el que se aprueba el reglamento de Inspección Técnica de Vehículos de Castilla-La Mancha, «*De tal modo, atendiendo a la singular formula de concurrencia competencial que se da en el ámbito material analizado, y pese a que en estos casos no procedería en puridad hablar de reglamentos dictados en desarrollo o ejecución de Leyes, parece aconsejable aplicar a estos reglamentos idénticos mecanismos de garantía previa de legalidad que a los reglamentos ejecutivos strictu sensu, por cuanto, según señala la citada Sentencia del tribunal Supremo de 16 de enero de 1993 (Ar. RJ 1993,342), el examen del ajuste reglamentario a la Constitución y a la legislación básica estatal con incidencia en la materia “se halla en el mismo plano de preservar el imperio de la Ley y Reglamento ejecutivo o de desarrollo de la misma”».*

Por lo que respecta al tema de la planificación que se contiene en el proyecto objeto del presente informe, resulta clarificador el estudio de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia sobre el mercado del servicio de inspección técnica de vehículos E/CNMC/0001/14, de junio de 2014, que, a los efectos que interesan en el presente informe, pasamos a comentar.

Dicho estudio comienza con la exposición de la normativa en vigor y con una comparativa de las distintas Comunidades Autónomas donde existe una disparidad de modelos de gestión, reflejando que la de Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha fue la primera en pasar de un régimen de concesión a un régimen de autorización, permitiendo que cualquier persona jurídica que reuniera los requisitos establecidos pudiera obtener una autorización administrativa para la instalación de ITV.

Asevera el estudio citado, que Castilla-La Mancha introdujo el sistema de autorización en 2003 y que a partir de 2004 se incrementa el número de estaciones de ITV. Sin embargo, éstas no se localizan de forma uniforme en el territorio, sino que tienden a situarse en zonas donde se concentra la mayor parte de la población, razón por la cual se aprobó la planificación sectorial de 2010, con el objetivo de determinar aquellas zonas geográficas en donde podrán autorizarse la instalación de nuevas estaciones de ITV. No obstante, esta planificación no ha supuesto un incremento en el número de estaciones de ITV, o al menos, su instalación en núcleos más alejados o a mayor distancia de las estaciones que ya existían. Continúa el estudio señalando que la planificación ha originado que, en la Comunidad de Madrid, donde sigue un régimen de autorización sin limitación alguna, se haya incrementado el número de operadores y no así en Castilla-La Mancha desde la aprobación del citado Plan. En consecuencia, afirma la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia que no detecta ningún beneficio social para los usuarios el hecho de restringir o condicionar la entrada a las excepciones geográficas incluidas en el Plan territorial de Castilla-La Mancha. La inclusión por la autoridad competente de esta barrera de acceso sólo habría beneficiado, en su caso, a las empresas incumbentes.



Considera el estudio que 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 de calidad, de forma alineada con la garantía de la seguridad vial y la reducción de emisiones contaminantes, que son los objetivos de interés general perseguidos por la intervención pública.

Como conclusiones de dicho informe, a los efectos que aquí interesan, se puede destacar que:

- El objetivo de la inspección de ITV es garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad vial y del medio ambiente.
- La prestación del servicio de ITV es una actividad económica que se encuentra dentro del sistema de verificación y aseguramiento de la calidad y de la seguridad industrial. Como casi todas las actividades en materia de seguridad industrial, se trata de una responsabilidad pública cuya labor de inspección podría ser asumida directamente por la Administración pero que son normalmente desarrolladas por operadores privados, que deben ser acreditados por un organismo independiente, y que deben ser sometidos a un régimen de supervisión y sanción en su actuación por parte de la autoridad competente.
- Las autoridades competentes autonómicas deberían pasar a un régimen no limitativo del número de operadores de autorización, sabiendo que este proporciona importantes beneficios a los consumidores, pero que requiere de la adaptación de los esquemas de supervisión.
- No resulta necesario el establecimiento de limitaciones en cuanto al número de operadores o de exclusividades territoriales para asegurar la rentabilidad de los operadores y que estos puedan prestar un servicio universal. Al contrario, la restricción del número de operadores impide que buena parte de usuarios accedan a los beneficios de la competencia.

Asimismo, el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia IPN/CNMC/018/16 relativo al proyecto de Real Decreto por el que se regula la inspección técnica de vehículos y se establecen las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, incide en las cuestiones territoriales afirmando que *"Finalmente, sin perjuicio de que el PRD no señale nada, la normativa autonómica (o los pliegos concesionales que elaboren) recoge frecuentemente exclusivas territoriales o establecen distancias mínimas entre estaciones ITV. La CNMC lo ha valorado negativamente 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 para el aparente objetivo (garantizar rentabilidades suficientes a operadores o garantizar un servicio público en todas las zonas geográficas). La reciente jurisprudencia del TS35, basada en la del TJUE antes citada, es coherente con la propia visión de la CNMC. Se pone en conocimiento de las CCAA que tengan en cuenta estos aspectos negativos y reconsideren las restricciones territoriales y establecimiento de distancias mínimas."*

Al respecto cabe señalar que la Dirección General de Industria, Energía y Minería, acompaña al borrador del texto de decreto un informe realizado por la empresa "Concepto Sociológico", denominado "La instalación de nuevas estaciones de ITV en Castilla-La Mancha 2017", con el objetivo principal de 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.

En dicho estudio se indica que en la actualidad hay 58 estaciones de ITV en Castilla-La Mancha (entre fijas y móviles), y el criterio que afirman utilizar en el citado estudio para determinar qué número de estaciones de ITV se pueden instalar en esta región, además de las que ahora existen, consiste en relacionar el número de estaciones de ITV con la extensión del territorio, realizando una comparativa del número de estaciones existentes en el resto de las regiones de España y en Castilla-La Mancha. En consecuencia, el estudio no parece obedecer a valoraciones sobre las razones imperiosas de interés general que pueden justificar restricciones a la libertad de establecimiento, como son la protección de los consumidores y la seguridad vial.

Concluye el estudio considerando que podrían instalarse en Castilla-La Mancha 14 estaciones fijas de ITV *“Así pues, las 14 estaciones fijas ITV que se podrían instalar en Castilla-La Mancha en base al criterio de la diferencia de cifras medias del conjunto de ITVs instaladas en España y la extensión territorial, apuntan a impulsar la instalación de nuevos centros fijos en la región: 3 de ellos en municipios de las provincias de Albacete y de Guadalajara, y 4 en las de Ciudad Real y en Cuenca.”*

A pesar de lo anterior, tanto en la memoria de la Dirección General de Industria, Energía y Minería de 3 de julio de 2018, como en el borrador que se adjunta del texto, se establece que las zonas geográficas de planificación para ampliar las ITVs son las siguientes: 4 en las provincias de Ciudad Real y Cuenca, 3 en la provincia de Guadalajara, 2 en la provincia de Albacete y 1 en la provincia de Toledo. Por lo que el número no es coincidente con lo indicado en el estudio que sirve de base para la planificación.

En conclusión, con la planificación descrita, el órgano gestor, según pone de manifiesto en la memoria anteriormente citada, pretende el acercamiento del servicio de ITV a los usuarios, primando los sitios más alejados de los grandes centros de población y los lugares donde la densidad de vehículos es inferior a la media regional; señalando que esa planificación permite mantener la calidad y rigor de la prestación del servicio ITV, evitando los impactos negativos de una eventual liberalización del mismo.

No obstante, también se podría afirmar que esa eventual liberalización podría implicar un aumento en el número de estaciones de ITV de la Región que redundaría en el beneficio de los usuarios, aunque, evidentemente, podría producirse una concentración en diversas zonas en detrimento de otras, que carecerían de una estación cercana que prestara el servicio.

No obstante lo expuesto, el anteriormente mencionado artículo 14 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, determina distintos modelos de gestión en la ejecución material de las inspecciones técnicas que pueden establecer por las comunidades autónomas, y que podrían posibilitar acercar el servicio al ciudadano en aquéllas zonas donde las empresas privadas no tuvieran intención de establecerse. En concreto, el proyecto de Decreto recoge, además de la autorización, la posibilidad de gestión mediante sociedad de economía mixta, pero no olvidemos que también podría



gestionarse directamente o en régimen de concesión, si así se prevé en la normativa autonómica.

Al respecto habría que tener presente que con la planificación que existe actualmente no ha habido un incremento de estaciones de ITV, por lo que no se ha cumplido con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a los ciudadanos, dado que, al tratarse de una gestión realizada por empresas privadas previamente autorizadas, valoran, entre otros, criterios de rentabilidad económica a la hora de decidir establecerse en una u otra población. Así las cosas, y sin perjuicio de la loable intención de acercar el servicio a los usuarios de estaciones de ITV, en cuya virtud se han fijado los criterios en el borrador objeto de informe en el supuesto de solicitudes concurrentes, habría que valorar si con ello, se presentarán solicitudes de autorización para el establecimiento de estaciones de ITVs en municipios que no resulten "atractivos" a las empresas.

Por último, el apartado A.1 del anexo IV del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, si bien determina 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, también prevé la posibilidad de que el órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la estación, en disposiciones que dicte a tal efecto, pueda admitir otras configuraciones. Pues bien, esta sería una vía para que se permitiera en Castilla-La Mancha la instalación de estaciones de ITV con una configuración de una única línea de inspección para vehículos ligeros en zonas escasamente pobladas. Al respecto, en un informe del Gabinete Jurídico de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de 11 de septiembre de 2018, emitido con ocasión de una consulta sobre instalación de líneas de inspección de ITV, alude a que con el término "*al menos*" (del apartado A.1 del anexo IV) se está estableciendo un mínimo, pero no impide que se deje a las Comunidades autónomas libertad para establecer otra regulación.

#### **CUARTO. Tramitación.**

Se analiza seguidamente el cumplimiento de las formalidades previstas para el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general.

En cuanto a la normativa aplicable al procedimiento de elaboración de la norma proyectada, habrá que estar a lo dispuesto en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así mismo, para determinar la tramitación que debe seguir el presente proyecto de decreto hay que partir de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha, cuyo artículo 36 establece los pasos a seguir en el ejercicio de la potestad reglamentaria del Consejo de Gobierno, y cuyo tenor es el siguiente:

- “1. El ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde al Consejo de Gobierno, sin perjuicio de la facultad de sus miembros para dictar normas reglamentarias en el ámbito propio de sus competencias.*
- 2. El ejercicio de dicha potestad requerirá que la iniciativa de la elaboración de la norma reglamentaria sea autorizada por el Presidente o el Consejero competente en*



razón de la materia, para lo que se elevará memoria comprensiva de los objetivos, medios necesarios, conveniencia e incidencia de la norma que se pretende aprobar.

3. En la elaboración de la norma se recabarán los informes y dictámenes que resulten preceptivos, así como cuantos estudios se estimen convenientes.

Cuando la disposición afecte a derechos o intereses legítimos de los ciudadanos se someterá a información pública de forma directa o a través de las asociaciones u organizaciones que los representen, excepto que se justifique de forma suficiente la improcedencia o inconveniencia de dicho trámite.

Se entenderá cumplido el trámite de información pública cuando las asociaciones y organizaciones representativas hayan participado en la elaboración de la norma a través de los órganos Consultivos de la Administración Regional.

4. De no solicitarse dictamen del Consejo Consultivo, por no resultar preceptivo ni estimarse conveniente, se solicitará informe de los servicios jurídicos de la Administración sobre la conformidad de la norma con el ordenamiento jurídico.”

Por tanto, en primer término, de conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con carácter previo a la elaboración del proyecto de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, que así se ha realizado, finalizando el día 20 de junio de 2018.

Por otro lado, durante la preparación de la norma deberán valorarse los impactos que puede tener en la unidad de mercado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, poniendo, en su caso la norma, a disposición del resto de autoridades a través del sistema de intercambio electrónico de información previsto en el artículo 23 de dicha Ley. Resultando aconsejable incorporar al expediente un informe de la Unidad de Coordinación de la Estrategia Económica.

Cabe mencionar que para su tramitación se debe tener en consideración el Acuerdo de 25 de julio de 2017, por el que se aprueban las Instrucciones sobre el régimen administrativo del Consejo de Gobierno, que establece la necesidad de acompañar determinada documentación a las disposiciones que se sometan a Consejo de Gobierno.

En este sentido, se debe acompañar una propuesta de acuerdo a adoptar por el Consejo de Gobierno, con el texto íntegro que se propone

En el expediente debe constar una Memoria de los objetivos, conveniencia e incidencia, así como una evaluación económica del coste a que dé lugar, y así obra con fecha 3 de julio de 2018, una Memoria del Director General de Empresas, Competitividad e Internacionalización y la autorización de la elaboración de la norma por la Consejera de Economía, Empresas y Empleo.

También se ha incorporado al expediente un informe de la jefa de servicio de industria de fecha 3 de julio de 2018.

Se debe recabar el informe de la Inspección General de Servicios sobre normalización y racionalización de procedimientos administrativos.



Por otra parte, precisa del respectivo informe de la persona titular de la Secretaría General de la Consejería proponente, que es el que nos ocupa.

A su vez, el artículo 6 de la Ley 12/2010, de 18 de noviembre, de Igualdad de Castilla-La Mancha, determina la obligación de que todas las disposiciones de carácter general que se sometan a la aprobación del Consejo de Gobierno de Castilla-La Mancha incorporen un informe sobre impacto por razón de género.

Se debe llevar a cabo un trámite de información pública, a él también se refiere el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con el fin de garantizar un óptimo conocimiento de los sectores afectados y en virtud del principio de transparencia que preside la actuación administrativa.

Así mismo, las citadas las Instrucciones sobre el régimen administrativo del Consejo de Gobierno, en concreto su punto 3.1.1 g) indica que "...por razón de las distintas materias en que, no constituyendo el objeto principal de la misma, pudiera incidir la misma, informes de (...) cualquier Consejería que pudiera resultar competente por razón de la materia".

Posteriormente, se elaboraría un informe del órgano gestor del proyecto de decreto, sobre las observaciones recibidas, en su caso.

Se debe recabar el informe del Gabinete Jurídico de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha, de conformidad con el artículo 10.1.a) de la Ley 5/2013, de 17 de octubre, de ordenación del servicio jurídico de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Asimismo, el proyecto normativo deberá someterse al dictamen del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 54.4 de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha.

Con toda la documentación expuesta se someterá a la aprobación del Consejo de Gobierno de Castilla-La Mancha.

Según pone de manifiesto la Memoria Director General de Industria, Energía y Minería, desde el punto de vista presupuestario, la norma no tiene ningún tipo de impacto económico directo tanto de ingresos como de gastos.

#### **QUINTO. Observaciones al texto.**

Pasando ya al examen del texto sometido a informe, y dado que son múltiples las observaciones que se van a realizar en este apartado, se procede a su ordenación según la estructura que presenta el borrador informado:

##### **- Parte expositiva.**

En el párrafo octavo de la parte expositiva se menciona a "...en el marco de los requisitos del Decreto 63/2009, de 26 de marzo", y dado que se va a derogar no procede esta alusión.

##### **- Título del Capítulo I.**



Respecto al título del Capítulo I “*Objeto y ámbito de aplicación*”, no parece que se adecúe luego al contenido del articulado, únicamente al del artículo 1, por lo que debería indicarse otro título, tipo “*disposiciones generales*”.

#### - Artículo 2.

Respecto a la definición de estación de ITV que se contiene en el artículo 2.1, cabe señalar que el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, no contiene esa definición, aunque en el proyecto inicial sí se contemplara, y eso fue objeto de reflexión por el Consejo de Estado en su Dictamen 791/2017, al proyecto de Real Decreto por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Dicho dictamen señala que el artículo 3 de la Directiva 2014/45/UE contiene definiciones, y que cuando las palabras que maneja la directiva tienen el significado corriente de la lengua española, resulta innecesario y hasta perturbador, dar una nueva definición. Lo mismo cabe decir cuando tales palabras ya están definidas de modo análogo en otras normas del mismo grupo normativo. Alude también a que el anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación y Vehículos de Motor y Seguridad Vial, texto refundido aprobado por Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se dedica precisamente a definiciones, y que allí debían figurar todas las del grupo normativo. Por todo ello propone la eliminación de dicha definición.

Igualmente, el apartado 2 del citado artículo 2, podría suprimirse, dado que a las estaciones móviles están reguladas en el proyecto de decreto en el Capítulo IV y en el anexo II.

#### - Artículo 3.

Habría que ajustar la terminología de este precepto a la que se emplea en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, tanto en su artículo 14 como en otros artículos posteriores, de forma que se sustituya “*El servicio técnico de estaciones de ITV....*”, indicando “*La ejecución material de las inspecciones técnicas....*”

#### - Artículo 4.

Este precepto comprende un conjunto de diversas cuestiones que no parece que tengan acomodo dentro de un mismo artículo.

En el apartado 1 comienza aludiendo a “*La planificación...*” pero no se comprende a qué planificación se refiere. Dado que la misma se regula en el Capítulo VII, no es preciso mencionarlo en este artículo, y en todo caso, se debería especificar qué se planifica.

El apartado 2 si su contenido se refiere a la planificación, debería incluirse en el Capítulo VII, aunque como ya se mencionan dichas normas en los criterios del artículo 36, se podría suprimir.

El apartado 3 tampoco parece que tenga encaje en este artículo, podría incluirse ese contenido en el precepto en el que se regulan las obligaciones.

#### - Título del Capítulo II.



Podría valorarse suprimir la mención a "fijas", habida cuenta que todas las estaciones de ITV son fijas, con independencia de que éstas puedan contar con unidades móviles.

**- Artículo 5.**

En el apartado 1 sólo se mencionan a las personas jurídicas que deseen obtener autorización administrativa, sin embargo, no parece que pueda haber impedimento para que también lo puedan solicitar las personas físicas.

Dado que hay un anexo I en el proyecto de decreto, podría valorarse si los requisitos que se incluyen en este artículo podrían incorporarse a los requisitos del anexo I.

Con independencia de lo anterior, podría valorarse la limitación de ubicación recogida en el apartado 2, dado que el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, sólo exige, en consonancia con la Directiva 2014/45/UE, que se garantice que el acceso al local donde esté ubicada se restrinja al personal y a los vehículos, y tenga unas dimensiones y facilidad de flujo y espera de vehículos, siendo de fácil acceso y sin que provoque conflicto de tránsito en la zona.

**- Artículo 6.**

El apartado 1 que se refiere a la presentación de solicitudes, deberá ajustarse a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, de forma que deberá presentarse por medios electrónicos en los supuestos que obliga el artículo 14, y cuya mención expresa se deberá incluir en el contenido de este artículo 6, señalando la ubicación en la sede electrónica. Si se menciona en el borrador aportado el artículo 14 en relación a lugares de presentación de solicitudes, sin embargo, este precepto no establece dichos lugares, extremo que en todo caso correspondería al artículo 16 que regula los registros.

El apartado 2, prevé la existencia de dos fases en el procedimiento, por lo que habrá dos solicitudes y dos resoluciones, al igual que contempla el vigente Decreto 63/2009, de 26 de mayo. Sería conveniente plantearse por el órgano gestor la necesidad de articular el sistema autorizatorio en dos fases, dado que puede suponer cargas innecesarias para el administrado, y si sería factible unificar el procedimiento, simplificando las cargas en lo posible.

Dado que el capítulo II se divide en secciones, los artículos 5 y 6 deberían estar incluidos dentro de una sección y no figurar de forma independiente.

**- Título Sección 1<sup>a</sup>.**

Debe sustituirse la mención "primera" por el ordinal arábigo 1<sup>a</sup>.

**- Artículo 7.**

Respecto a la documentación que se solicita, en el apartado d) se menciona "...a la vigencia de la autorización", no obstante, si la autorización tiene una vigencia indefinida mientras se mantenga las condiciones para su autorización, no se comprende la mención a la vigencia.



Con independencia de revisar las cargas administrativas en general, tal y como se ha apuntado anteriormente, no se comprende el porqué de la exigencia de una fianza que se articula en el apartado h).

**- Artículo 8.**

En línea con lo anterior, se debería valorar la necesidad de comprobar la viabilidad económica del proyecto de la obra para otorgar la autorización, tal y como se prevé en el apartado 1.d).

**- Artículo 9.**

En el apartado c) se vuelve a aludir a sistema económico financiero adoptado, en este caso para la gestión del servicio.

**- Artículo 10. Tramitación de expedientes.**

Respecto al procedimiento hay que tener presente que la Ley 39/2015, de 1 de octubre, según prescribe su artículo 1, regula el procedimiento administrativo común a todas las Administraciones Públicas, y sólo mediante ley, podrán incluirse trámites adicionales o distintos. Si bien reglamentariamente podrán establecerse especialidades del procedimiento referidas a los órganos competentes, plazos propios, formas de iniciación y terminación, publicación e informes a recabar.

En el caso que nos ocupa, estamos en presencia de un procedimiento iniciado a solicitud del interesado de solicitud de autorización administrativa, por lo que se debe ajustar a lo dispuesto en el Título IV de la citada ley.

**- Artículo 11.**

En este precepto se vuelve a requerir la solvencia económica suficiente, concretando un porcentaje del 30% de las inversiones a realizar, sin bien ni en el artículo 8 y 9 mencionados se exige un porcentaje. Con independencia de reiterar lo apuntado en los comentarios a dichos preceptos, esta nueva acreditación de solvencia no especifica si equivale a lo indicado en el artículo 8, en el 9, o bien es otro concepto nuevo.

La denegación de la autorización por falta de financiación, no parece que se contemple en la regulación del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, que establece requisitos técnicos y de calidad de las instalaciones y equipos, así como de personal y competencia, no así de exigencias de financiación. En base al Real Decreto citado, si se cumplen con los requisitos exigidos a las instalaciones y medios personales y materiales se podría obtener la autorización, con independencia de la financiación.

**- Artículo 12.**

El título denominado “*solvencia profesional*”, que parece una terminología más propia del ámbito de la contratación administrativa, podría sustituirse por otra referida al “personal mínimo” o similar.

Respecto al apartado a), para unificar con la denominación el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, se podría añadir “*técnico*” a la mención del director o directora.



En relación a la existencia necesaria del personal al que alude la letra b), d) y e) del proyecto de decreto, esto es, jefe o jefa de equipo de inspección, un administrativo por línea y un auxiliar administrativo por cada dos líneas, cabe recordar que el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, sólo determina la figura del director técnico y los inspectores, y 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, por lo que habría que valorar la necesidad de fijar en el decreto un mínimo de otro tipo de personal.

En el apartado c) la competencia de los inspectores se debería adaptar a lo dispuesto en el anexo VI del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre:

- "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."

El contenido del párrafo segundo del apartado c) podría suprimirse, dado que lo que se entienda por titulación equivalente se establecerá en cada momento por la normativa educativa y de formación.

#### - Artículo 13.

En el apartado 1, habría que eliminar la mención "...y del resto de requisitos exigidos en la sección primera del Capítulo II", dado que ya se dice previamente que debe cumplir los requisitos del decreto, resulta redundante.

Igualmente se debe eliminar la última línea "siempre y cuando cumplan los requisitos para el otorgamiento de la autorización", puesto que la regulación del silencio administrativo en procedimientos iniciados a solicitud del interesado, regulados en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, no contempla esta condición.

En el apartado 2 se prevé la posibilidad de una prórroga de un plazo para la ejecución del proyecto por una duración igual al que se ha concedido inicialmente. Al respecto habría que tener presente que el artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, que prevé la ampliación de los plazos sin que excedan de la mitad de los mismos.

#### - Título Sección 2<sup>a</sup>.

Debe sustituirse la mención "segunda" por el ordinal arábigo 2<sup>a</sup>.

Respecto a este segundo procedimiento de autorización, reiterar el comentario de plantearse por el órgano gestor la necesidad de articular el sistema autorizatorio en dos fases.

#### - Artículo 14.

En el apartado 2 se exige una declaración responsable de los requisitos exigidos para la puesta en funcionamiento, sin embargo, no se establece en ningún precepto qué requisitos son los precisos para la puesta en funcionamiento, habría que concretar a cuáles son.



El apartado 2.d) parece que reitera lo pedido en el artículo 9.a), junto con el estudio de explotación.

En el segundo párrafo del apartado 3, reiterar el comentario del artículo 13.1, respecto a la última línea.

El apartado 5, debería ser objeto de un artículo independiente, dado que son obligaciones para las estaciones de ITV autorizadas.

#### - Artículo 15.

Este artículo contempla cuestiones diversas, algunas de ellas no podrían calificarse de incidencias, habría que valorar la inclusión de sus apartados en otros artículos que se ajusten más al contenido.

A partir de este artículo 15, el contenido de los artículos no parece que se refieran a la autorización de puesta en funcionamiento, por lo que no deberían estar incardinados en la Sección 2<sup>a</sup>.

Con independencia de lo anterior, en el apartado 4 que regula la delegación de firma de los informes de inspección y de las tarjetas de ITV, se especifica que debe delegarse en el jefe de inspección, si bien, el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, establece que es el director responsable quién delegará sin concretar en qué persona, por lo que parece que podría ser en un inspector que determine.

La primera parte del apartado 5 reitera lo que establece el apartado 4, por lo que habría que suprimirlo

#### - Artículo 17.

En el apartado 1 se reitera lo indicado en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por lo que, si no se especifica alguna cuestión más, es decir, a nivel de Dirección General, se podría obviar.

Igual comentario cabe del apartado 6, cuyo contenido lo menciona el artículo 22.4 del citado Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre.

Respecto al apartado 7.c), valorar por el gestor si puede obtener dicha información previa autorización del interesado.

#### - Título Sección 3<sup>a</sup>.

Debe sustituirse la mención "tercera" por el ordinal arábigo 3<sup>a</sup>.

#### - Artículo 19.

En el apartado 1 no se comprende la diferencia entre "cambios de titularidad de las autorizaciones otorgadas" y "transmisión total".

En el apartado 2 se deberá especificar cuál es el órgano competente.

#### - Artículo 20.



En el apartado 1 figura un nuevo procedimiento autorización, sin embargo, el artículo 21.2 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, prevé una "comunicación" de cualquier variación de las condiciones que dieron lugar a la habilitación, y en su caso, iniciar los procedimientos de suspensión o retirada de la habilitación. Se debería valorar adaptar este precepto a dicha comunicación.

El apartado 3 establece que si se produce un traslado de las instalaciones se deberá cumplir con el procedimiento de autorización. Al respecto habría que tener en cuenta que, si se cesa en la actividad en la estación de ITV autorizada, se debería producir una retirada de esa habilitación y el inicio de un nuevo procedimiento autorizatorio.

#### - Artículo 21.

El artículo 19 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, señala que las comunidades autónomas establecerán el régimen tarifario de las inspecciones técnicas. En consecuencia, en el apartado 1 se debería sustituir la expresión "servicios", por "Inspecciones técnicas". Por otra parte, se podría valorar si las tarifas se podrían establecer por resolución de la persona titular de la Dirección General competente en materia de industria -y por tanto con carácter de acto administrativo-, dado que si se determinan por Orden de la Consejería tendrá el carácter de norma reglamentaria.

En el apartado 2 la expresión "notificar" podría sustituirse por "comunicar".

#### - Artículo 23.

El apartado 1 en su última frase prevé que "*Los informes técnicos de estas últimas inspecciones técnicas serán firmados por el director técnico de la estación de ITV a la que esté adscrita la unidad móvil*". Cabe decir que no se comprende bien cuáles son "...estas últimas inspecciones...", parece que se refiere a la legalización de reformas, duplicados de tarjeta y cambios de servicio. Pero con esa redacción no queda suficientemente determinado, máxime cuando en el artículo 24.4 se determina que los informes técnicos de inspección y las tarjetas de ITV se firmarán por el jefe de la unidad.

#### - Artículo 24.

El título no es muy acorde con su contenido, habida cuenta de que los requisitos parece que son los se especifican en el anexo II, según señala el artículo 25, quizá sea más adecuado "Ámbito de actuación y personal".

El apartado 2 excluye del ámbito de actuación de las unidades móviles a los municipios donde existe una estación fija, salvo que se acredite riesgo grave para la circulación. Al respecto hay que indicar dos cuestiones: por un lado, el desplazamiento a una estación de ITV fija, aunque sea en el mismo municipio, supondrá igualmente un riesgo para la circulación, que es lo que pretende evitar una unidad móvil. Por otro lado, no se puede dejar al albur de cada inspección determinar si se hace o no en la estación móvil en virtud de las circunstancias, dado que de conformidad con el artículo 28 proyectado se debe presentar un calendario anual y horario de las inspecciones en unidades móviles.

#### - Artículo 25.



De la redacción dada al apartado 1 se plantea la cuestión de si se podría solicitar la unidad móvil conjuntamente con la autorización de la estación de ITV, sin necesidad de que estén previamente autorizadas, como exige este apartado.

En el apartado 2 debería tenerse en cuenta el comentario que se ha hecho al artículo 6 respecto de la presentación de solicitudes. A su vez, se alude a que “...deberán ser dirigidas a Dirección General competente en materia de industria, correspondientes a la ubicación de las estaciones de ITV...”, no obstante la Dirección General es competente en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma por lo que no se comprende la alusión a la ubicación.

**- Artículo 26.**

Se debe eliminar la última línea “siempre y cuando cumplan los requisitos para el otorgamiento de la autorización”, por lo que se ha indicado en el comentario al artículo 13.1.

**- Artículo 28.**

En debería replantear el título del artículo, eliminando la referencia a “movilidad reducida” dado que es un término que no se ha utilizado anteriormente y, por tanto, resulta indeterminado, al igual que “aseguramiento”, que puede entenderse referido a la necesidad de existencia de un seguro.

**- Artículo 30.**

El apartado b) parece establecer un procedimiento de resolución de reclamaciones que culmina con una resolución, de forma un poco confusa. Se vuelve a reiterar el comentario del artículo 10, respecto a los procedimientos.

**- Artículo 31.**

Respecto a la materia sancionadora, conviene señalar que las “Comunidades Autónomas tienen potestad sancionadora en las materias sustantivas sobre las que ostenten competencias, pudiendo establecer o modular tipos y sanciones en el marco de las normas o principios básicos del Estado” (STC 37/2002, de 14 de febrero).

Ahora bien, “...debiendo acomodarse las disposiciones que dicten a las garantías constitucionales dispuestas en este ámbito del Derecho administrativo sancionador (art. 25.1 CE), y no introducir divergencias irrazonables y desproporcionadas al fin perseguido respecto del régimen jurídico aplicable en otras partes del territorio” (STC 124/2003, de 19 de junio)

Habida cuenta que estamos en presencia de un proyecto de norma reglamentaria y en base a lo señalado, hay que acudir a los principios de la potestad sancionadora, y en concreto, a los principios de legalidad y de tipicidad previstos en los artículos 25 y 27 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, respectivamente. Pues bien, la potestad sancionadora se ejercerá cuándo haya sido expresamente reconocida por una norma de rango de Ley, por lo que en el caso que nos ocupa, debe haber sido reconocida por la Ley 21/1992, de 16 de julio. A su vez, sólo pueden constituir infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales por una Ley, aunque las disposiciones reglamentarias puedan introducir especificaciones o graduaciones en el cuadro de infracciones o sanciones establecidas legalmente.



En consecuencia, dado que el contenido del artículo 31 reitera lo dispuesto en el artículo 25.1 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, podría suprimirse dicho precepto, o bien, ponerlo en los mismos términos que el mencionado artículo 25.1. En este sentido, según su disposición final quinta, el artículo 25 en lo referido al desarrollo de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 13.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

#### - Artículo 32.

La prescripción de las infracciones corresponde establecerlo a la legislación que establece el régimen sancionador, por lo que se debería suprimir este contenido.

#### - Artículo 33.

Este artículo que quiere determinar los órganos competentes para instruir y resolver los procedimientos sancionadores, prevé “*La sanción a que se refiere la presente disposición, será impuesta por la persona titular de la Consejería competente en materia de industria...*”. Sin embargo, dicho precepto no se refiere a ninguna sanción, y a mayor abundamiento, no parece lógico que la persona titular de la Consejería imponga cualquier tipo de sanción, sea cuál sea su gravedad (leve, grave o muy grave).

#### - Artículo 34.

Respecto al registro cabe hacer dos comentarios, por un lado, que el artículo 15 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, regula un Registro de estaciones de ITV, por lo que el regional deberá estar coordinado con el estatal. Por otro lado, parece que el Registro regional ya está creado, porque en el Decreto 63/2009, de 26 de mayo, ya establecía su creación en el artículo 33.

#### - Artículo 35.

Con independencia de lo que se ha indicado con carácter general respecto a la planificación en el apartado tercero del presente informe, el artículo 35.1 parece haberse redactado como si fuera a determinarse el objeto de una norma (y es un artículo dentro del reglamento), no es coherente decir que el objeto de la planificación es establecer la planificación. En este artículo se podría indicar en qué consiste esa planificación.

#### - Artículo 36.

Surgen diversas cuestiones respecto a este procedimiento de “solicitudes concurrentes”:

1. Si bien en el Capítulo II se regula el procedimiento de autorización en dos fases (nos remitimos a los comentarios que se han indicado en los artículos correspondientes), sin indicar ningún trámite o fase más para obtener la autorización de estación de ITV si se cumplen los requisitos; con la previsión de este nuevo procedimiento, sumado a los otros dos, se pueden suceder la tramitación de tres procedimientos, con su correspondiente tramitación y resoluciones, para poder acceder a una habilitación de estación de ITV en Castilla-La Mancha.



Ante esto cabría pensar, si al tratarse de un procedimiento de autorización no sería más adecuado tramitarlo de forma que si se cumplen los requisitos por parte del solicitante, se concediera la autorización, sin más limitaciones.

2. Se prevén unas zonas geográficas en el anexo V, aunque en realidad es un ámbito provincial, por lo que podría denominarse así. Esto entra en contradicción con la mención que en el apartado 1 se realiza a las "capitales de provincia", puesto que entonces estaríamos en presencia de municipios.

Si bien el texto parte de la base de las estaciones de ITV existentes en la actualidad, pudiera suceder que alguna de ellas dejara de ejercer la actividad, por lo que el número que pudiera ampliarse fuera mayor. No olvidemos que esta norma reglamentaria tiene vocación de permanencia, por lo que se debería dar el enfoque de las estaciones que se consideran necesarias por provincia -si se quiere establecer una limitación-. En consecuencia, la pregunta que surge es cómo se solventará cuando varíe el número de estaciones de ITV que existan en cada momento y, por tanto, las que se puedan solicitar.

3. Se pretende que cuándo se presente una solicitud de autorización de instalaciones de estaciones de ITV -habría que entender, de aprobación de proyecto, porque las autorizaciones de las instalaciones se dividen en dos fases y esa es la primera-, el órgano competente -tampoco se determina quién es-, deberá esperar un mes para comprobar si se han presentado más solicitudes para esa provincia.

No obstante, puede suceder que en algunas provincias, aunque se presenten dos solicitudes no sea preciso este procedimiento porque haya un mayor número de estaciones para instalar, esa circunstancia no se contempla.

Si en un mes el órgano competente verifica que hay más de una solicitud en el ámbito provincial, se aplican unos criterios de puntuación que se establecen en un cuadro del artículo 35 para resolver una concurrencia.

Dichos criterios son: distancia a una estación de ITV autorizada; densidad de vehículos/Km<sup>2</sup> y dentro de este, incluyen municipios afectados por la Ley 5/2017, de 30 de noviembre, de Estímulo Económico de Zonas Prioritarias en Castilla-La Mancha que no tengan estación de ITV y municipios afectados por la disposición adicional primera de la Ley 5/2017, de 30 de noviembre, (aunque diga de la ley anterior). Los dos últimos criterios deberían situarse fuera del apartado densidad de vehículos/Km<sup>2</sup>, porque no tiene relación con ello. Tampoco se comprende porqué se exige que en los municipios afectados por la Ley 5/2017, de 30 de noviembre, no tengan estación de ITV, dado que sí hay puntuaciones por distancia a otra ITV inferior a 20 Km, y eso incluye también una distancia, incluso de 500 metros.

El párrafo que sigue inmediatamente al cuadro de criterios de puntuación resulta de difícil comprensión, habida cuenta de que el procedimiento de concurrencia se aplica cuando se presenta más de una solicitud en el plazo de un mes desde la primera, dentro de un ámbito provincial, y pudieran ser solicitudes para el mismo municipio o para distintos, por lo que no se acierta a vislumbrar el objeto de dicho párrafo.

El siguiente párrafo señala que se van aplicando los criterios escalonadamente, en función de si persiste el empate, y no la suma de todos. Con este sistema se prima la mayor distancia a otra estación de ITV ya instalada, por lo que habría que valorar si redunda en una mejora para el usuario.

Finalmente, introduce una cláusula residual de desempate, por la mayor superficie del recinto.

**- Artículo 37.**

En relación al procedimiento que se regula en este precepto, cabe reiterar lo manifestado en el comentario al artículo 10.

En todo caso, en el apartado 1 deberá sustituirse la “*inadmisión*”, por “*denegación*”, dado que si las solicitudes son válidas no correspondería inadmitirlas.

El apartado 3 parece intuir el problema mencionado respecto a qué sucede cuándo varía el número de estaciones de ITV que existan en cada momento y saber cuántas se pueden solicitar en cada provincia. Pero hay que señalar que no sólo puede suceder si se produce un procedimiento de concurrencia, igual ocurrirá si se van solicitando sucesivamente en el tiempo, por lo que se debería arbitrar un sistema general para dar a conocer si existe posibilidad de obtener una autorización de establecimiento de ITV.

El apartado 4 establece una lista de reserva para las solicitudes inadmitidas sin saber con qué finalidad. Decir en primer término, que ya se ha comentado que serían solicitudes denegadas, y en segundo término, si ese procedimiento de concurrencia a concluido y se presentaran nuevas solicitudes habría que realizar otro procedimiento de concurrencia, en su caso.

**- Disposición transitoria primera.**

En primer lugar, dado que sólo hay una disposición transitoria se debería llamar única y no primera.

En el apartado 2 se menciona “*la posibilidad de adaptarse a los requisitos técnicos exigidos en la presente norma antes de su puesta en funcionamiento.*” Al respecto hay que tener en cuenta la disposición transitoria primera del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, en cuanto a que la adaptación de los requisitos técnicos no es una posibilidad sino una obligación ya que prevé:

- “*1. Las estaciones ITV que a la entrada en vigor de este real decreto estuvieran habilitadas en virtud de autorización o concesión continuarán habilitadas por dichos títulos para prestar servicios de inspección técnica de vehículos.*
- “*2. Antes de que transcurra un año desde la entrada en vigor de este real decreto, las estaciones ITV deberán adecuar sus instalaciones a las obligaciones y requisitos recogidos en este real decreto, y deberán acreditar ante el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente el cumplimiento de las obligaciones y requisitos aplicables a las estaciones ITV, que se establecen en este real decreto.”*

**- Disposición derogatoria.**

Debería recogerse expresamente la orden relativa la prórroga de la planificación que se encuentra vigente en la actualidad.

**- Disposición final primera.**

Por el contenido de esta disposición, y de conformidad con las Directrices de técnica normativa, tendría mejor encaje en una disposición adicional o bien dentro del articulado.

El apartado 1 establece que la solicitud se presentará “*...acompañada de la documentación establecida en el anexo I.*” No obstante dicho anexo establece requisitos y no la documentación a presentar. Asimismo, la solicitud debería indicar



que es para obtener la acreditación, puesto que no se menciona cuál es la finalidad de presentar la solicitud y la consecuente resolución.

El apartado 5 prevé que "*El incumplimiento de los requisitos y obligaciones que se establecen en el anexo III del presente Decreto para los laboratorios oficiales de vehículos históricos será sancionado de acuerdo con lo establecido en el título V de la Ley 21/1992 16 de julio, de Industria*". Al respecto, debemos reiterar el comentario al artículo 31 sobre los principios de la potestad sancionadora, ya que mediante una norma de carácter reglamentario no se puede determinar que el incumplimiento de los requisitos que en ella se contienen implique una infracción administrativa. Otra cosa es que se indique, si la Ley 21/1992 16 de julio, de Industria, prevé esas infracciones, que "*Las infracciones de las condiciones establecidas en este decreto serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.*"

El apartado 6 establece "*Los Laboratorios Oficiales que estuviesen autorizados por esta Administración antes de la entrada en vigor del presente Decreto deberán presentar en la Dirección General competente en materia de industria, en el plazo máximo de un mes a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la documentación justificativa del cumplimiento de los requisitos para su autorización en base a los requisitos previstos en la presente disposición para su resolución.*"

En primer término, se desconoce en base a qué normativa se acreditaban anteriormente estos laboratorios, dado que el Decreto 63/2009, de 26 de mayo, no regulaba tal cuestión.

En segundo lugar, entre los requisitos que se prevén en el anexo III, no se indican qué documentos se deben presentar para su acreditación.

En tercer lugar, el plazo de un mes puede resultar escaso, en función de las novedades en los requisitos que se pidieran con anterioridad respecto de los que regula el proyecto de decreto.

#### - Anexo I.

En el apartado 3 se establece que "*Las nuevas estaciones de ITV estarán situadas en lugares de fácil acceso y en los que el flujo de vehículos a la estación no provoque conflictos de tránsito en la zona; no pudiéndose instalar en un radio de acción de 500 m a centros sanitarios, centros educativos o residencias de ancianos.*"

En relación a esta cuestión cabe recordar la disposición transitoria primera del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, antes citada, en cuanto a la necesidad de adecuar sus instalaciones a las obligaciones y requisitos del mismo en el plazo de un año. Por tanto, hay que entender que, si bien las estaciones de ITV ya autorizadas a la entrada en vigor del decreto continuarán con su habilitación, no lo es menos que deben adaptarse. A su vez, la mención a "las nuevas estaciones" es un concepto indeterminado, quizás se quiera indicar las estaciones de TV que se instalen a partir de la entrada en vigor del decreto.

Respecto al contenido del apartado 7, en el que se establece una nueva autorización, se desconoce cuál es su base jurídica y el procedimiento que se seguirá. En todo caso



la referencia a la Delegación competente habrá que sustituirla por la Dirección Provincial.

#### - Anexo II.

Sería conveniente que el gestor valore si es preciso exigir en el proyecto de decreto, la acreditación previa por entidad de acreditación en la norma UNE-EN ISO/IEC 17020, puesto que si bien el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, prevé la misma para las estaciones de ITV, no se exige así para los laboratorios de vehículos históricos, y tampoco se alude a ello en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

#### Redacción y formularios.

Se recomienda realizar un repaso general del texto sometido a informe, a fin de subsanar algunas incorrecciones de estilo, gramaticales, o erratas, como las que se indican a modo de ejemplo:

1. En el párrafo séptimo de la parte expositiva se debe escribir con mayúscula "Ley 5/2017, de 30 de noviembre".
2. Se debe uniformar la mención a la Dirección General en materia de industria, puesto que a veces se menciona así, en otras ocasiones como "Dirección General competente en materia de Industria, Energía y Minería", "Dirección General de Industria" "Dirección General competente en materia de ITV", o como "Dirección General de Industria, Energía y Minas".
3. En el artículo 36.1 el término masculino "afectados" debe sustituirse por el femenino "afectadas".
4. En el artículo 36.2, último párrafo, no se comprende el término "vales anteriores".
5. La referencia de la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 es igual en todo el articulado, excepto en el anexo III que se referencia UNE - EN ISO/IEC 17020:2012.
6. La normativa se debe poner con su denominación completa la primera vez y las siguientes veces que se nombren con el número y la fecha completa.
7. Por lo demás conviene hacer una lectura más detenida a los efectos de revisar los signos de puntuación utilizados a lo largo de todo el texto.

En otro orden de cosas, dado que en el proyecto de decreto se contemplan la presentación de solicitudes, declaraciones responsables y demás documentación que corresponde aportar a los interesados, se deberán elaborar los formularios oportunos que formarán parte del texto como anexos al mismo, de conformidad con el artículo 66.6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Con las observaciones realizadas, se informa el presente borrador a fin de que el órgano proponente del mismo continúe con las actuaciones que procedan.

Toledo, 28 de septiembre de 2018  
EL SECRETARIO GENERAL



Fdo.: Rafael Ariza Fernández