



**MINISTERIO
DE INDUSTRIA COMERCIO
Y TURISMO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA
Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA**

Subdirección General de Calidad
y Seguridad Industrial

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE ACTUALIZA EL ARTÍCULO 3 Y SE MODIFICA EL ANEXO I
DEL REAL DECRETO 920/2017, DE 23 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA LA
INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS**

Memoria abreviada

17 de enero de 2022

PROYECTO REAL DECRETO POR EL QUE SE ACTUALIZAN EL ARTÍCULO 3 Y EL ANEXO I DEL REAL DECRETO 920/2017, DE 23 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

1.	FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO	3
2.	JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA	6
3.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	6
3.1.	MOTIVACIÓN	6
3.2.	OBJETIVOS Y ADECUACIÓN DE LA NORMA A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.....	6
3.3.	ALTERNATIVAS.....	7
4.	TITULO COMPETENCIAL PREVALENTE	8
5.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	8
5.1.	CONTENIDO	8
5.2.	ANÁLISIS JURÍDICO.....	9
5.3.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	9
6.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	9
6.1.	IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	10
6.2.	IMPACTO SOBRE LA PYME.....	10
6.3.	IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	10
6.4.	IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA.....	10
6.5.	IMPACTO EN LA FAMILIA	11
6.6.	IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO Y LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA	11
7.	ANEXO 1: INFORME SOBRE LOS COMENTARIOS FORMULADAS EN LA CONSULTA PUBLICA PREVIA	12

1. FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

MINISTERIO /ÓRGANO PROPONENTE	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Dirección General de Industria y de la PYME	Fecha:	17/01/2022
TÍTULO DE LA NORMA	Real Decreto por el que se actualiza el artículo 3 y se modifica el anexo I del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.		
TIPO DE MEMORIA	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada	<input checked="" type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
SITUACIÓN QUE SE REGULA	<p>El 27 de septiembre de 2021 se publicó en el Diario oficial de la Unión Europea la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la actualización de la designación de determinadas categorías de vehículos y a la inclusión de “eCall” en la lista de los elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias en los anexos I y III de dicha Directiva.</p> <p>Esta directiva delegada modifica la Directiva 2014/45/UE, en primer lugar, para adaptar la designación de determinadas categorías de vehículos a las definidas en los Reglamentos (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos y (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 715/2007 y (CE) nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.</p> <p>En segundo lugar, la directiva delegada modifica la Directiva 2014/45/UE para incluir las inspecciones técnicas periódicas del sistema “eCall” como uno de los puntos que debe llevarse a cabo periódicamente de conformidad con la Directiva 2014/45/UE.</p> <p>Adicionalmente, con fecha 18 y 19 de octubre de 2021, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha dictado Sentencias (Sentencia núm. 1237/2021, de 18 de octubre de 2021 y Sentencias números 1243/2021, 1244/2021 y 1246/2021, de 19 de octubre de 2021) por las que estimando los recursos interpuestos (números 182/2020, 204/2020, 143/2020 y 173/2020, respectivamente) ha anulado el apartado segundo de la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos.</p> <p>En cumplimiento de las sentencias anteriores, se incrementa, excepcionalmente y por una única vez, el plazo de validez de la próxima inspección de aquellos vehículos</p>		

	afectados por la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, el mismo número de días que se les hubiera minorado en aplicación del apartado segundo de la orden.	
OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	<p>Transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 en tiempo y forma, a más tardar el 27 de septiembre de 2022.</p> <p>Incrementar el plazo de validez de la próxima inspección a los vehículos afectados por el apartado segundo de la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos, por el mismo periodo que se les hubiera minorado en aplicación de la orden.</p>	
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	No existe otra alternativa.	
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO		
Tipo de norma	Real Decreto	
Estructura de la norma	El real decreto consta de una parte expositiva, un artículo único, tres disposiciones finales y un anexo.	
Informes recabados	Ninguno hasta la fecha	
Audiencia	Se ha elaborado la consulta pública previa desde 14/10/2021 hasta 05/11/2021. En el anexo se presenta el análisis de las aportaciones recibidas.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	¿Cuál es el título competencial prevalente?	Este proyecto normativo se adecua al ámbito constitucional de competencias, pues se dicta al amparo de las reglas 13ª y 21ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	El régimen previsto no modifica de forma sustancial los requisitos que ya se establecían en la regulación

		anterior, por lo que no es previsible un impacto relevante sobre la economía en general, y tampoco en el sector de prestación de servicio ITV.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas Cuantificación estimada <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales <input type="checkbox"/> Implica un gasto: <input type="checkbox"/> Implica un impuesto:
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo

Otros impactos considerados	PYME, Impacto por razón de cambio climático y la transición energética
Otras consideraciones	

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA

Se elabora una memoria abreviada para el proyecto de real decreto de referencia, al considerar que el proyecto no tiene incidencia económica ni presupuestaria y que carece de impacto de género, introduciendo además modificaciones muy concretas en artículo 3 y el anexo I del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Por ello, se considera apropiada la realización de la memoria abreviada prevista en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

3. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

3.1. Motivación

El 27 de septiembre de 2021 se publicó en el Diario oficial de la Unión Europea la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la actualización de la designación de determinadas categorías de vehículos y a la inclusión de “eCall” en la lista de los elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias en los anexos I y III de dicha Directiva.

Es necesaria una modificación de las disposiciones afectadas por la publicación de la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021 en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que tuvo como objeto principal transponer al ordenamiento jurídico español 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.

3.2. Objetivos y adecuación de la norma a los principios de buena regulación

Este real decreto tiene por objeto fundamental la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, en lo que respecta a la actualización de la designación de determinadas categorías de vehículos y a la inclusión de “eCall” en la lista de los elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias en los anexos I y III de dicha Directiva. Por consiguiente, los principios de necesidad y eficiencia se garantizan mediante una transposición en tiempo y forma de la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021.

El sistema “eCall” basado en el número 112 integrado en los vehículos, al ser un sistema de urgencia, requiere el máximo nivel de fiabilidad posible, por lo que debe desarrollarse un régimen de inspecciones técnicas periódicas uniforme para garantizar la longevidad y la durabilidad del sistema “eCall” basado en el número 112 integrado en los vehículos. Así mismo, actualizar las categorías de vehículos a las establecidas en la legislación actual de homologación de vehículos garantiza la adecuación de la norma al principio de seguridad jurídica.

Por otro lado, este real decreto tiene como objeto incrementar, excepcionalmente y por una única vez, el plazo de validez de la próxima inspección de aquellos vehículos afectados por la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos, por el mismo número de días que se les hubiera minorado en aplicación del apartado segundo de la orden, tras anularse el mencionado apartado por las Sentencias 1237/2021, de 18 de octubre de 2021, 1243/2021, 1244/2021 y 1246/2021, de 19 de octubre de 2021, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo.

Por todo lo anterior, esta iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general que es la de garantizar la seguridad de los vehículos y la de los otros usuarios de las vías públicas, así como garantizar los derechos de los usuarios; son estos los fines perseguidos y ésta la mejor alternativa para su consecución. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, este proyecto contiene la regulación imprescindible para adaptar la normativa en estas materias al progreso técnico y a la producción normativa de la Unión Europea.

El principio de transparencia regirá a lo largo de todo el procedimiento de elaboración de este real decreto, dando conocimiento del mismo tanto en el trámite de información pública previa como en el trámite de audiencia pública en la web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, para posibilitar a los potenciales destinatarios su participación activa en el citado procedimiento, y solicitando todos los informes que sean necesarios.

3.3. Alternativas

- a) No actualizar el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
La no actualización no se considera una acción razonable, puesto que la no transposición de una directiva incurriría en un incumplimiento del artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, teniendo la Comisión la potestad de incoar un procedimiento de infracción e instruir un procedimiento contra el país ante el Tribunal de Justicia de la UE.
- b) No incrementar el plazo de validez de los vehículos afectados por la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo.
Esta alternativa supondría un agravio comparativo entre los usuarios afectados por la orden que acudieron a realizar la inspección de su vehículo antes de la suspensión cautelar de la orden y los usuarios que acudieron posteriormente.
Además, tras el dictado de las Sentencias 1237/2021, de 18 de octubre de 2021, 1243/2021, 1244/2021 y 1246/2021, de 19 de octubre de 2021, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, esta alternativa sería contraria a lo establecido por el artículo 118 de la Constitución Española: “Es obligado cumplir las sentencias y demás resoluciones firmes de los Jueces y Tribunales, así como prestar la colaboración requerida por éstos en el curso del proceso y en la ejecución de lo resuelto”.

c) No se aprecia mejor alternativa.

En primer lugar, la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, obliga a los estados miembros a transponerla antes del 27 de septiembre de 2022, por lo que realizar las mínimas modificaciones necesarias para transponer todos sus preceptos es la mejor solución posible.

Por otro lado, la actuación de oficio por parte de la Administración es la mejor solución para garantizar los derechos de los usuarios afectados por la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo.

4. TITULO COMPETENCIAL PREVALENTE

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 149.1.13^a y 149.1.21^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Mediante esta norma, se efectúa la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la actualización de la designación de determinadas categorías de vehículos y a la inclusión de “eCall” en la lista de los elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias en los anexos I y III de dicha Directiva.

5. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

5.1. Contenido

El real decreto proyectado consta de preámbulo, un artículo único, tres disposiciones finales y un anexo.

El artículo único establece las modificaciones mínimas imprescindibles en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, para transponer la Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021. En concreto:

El apartado primero sustituye el artículo 3 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, para incluir la referencia a la legislación de homologación de vehículos actualizada y, de esta forma, incluir los cambios producidos en varias categorías de vehículos establecidas en dicha legislación.

El apartado segundo sustituye la tabla del anexo I del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, para incorporar el sistema “eCall” basado en el número 112 integrado en los vehículos entre los elementos objeto de inspección.

La disposición adicional primera modifica la fecha de inspección a los vehículos afectados por la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo en aplicación de las Sentencias 1237/2021, de 18 de octubre de 2021, 1243/2021, 1244/2021 y 1246/2021, de 19 de octubre de 2021, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, de tal modo que la misma será el resultado de incrementar el periodo establecido en el artículo 6 del

Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, un periodo igual al número de días que se les hubiera minorado en aplicación del apartado segundo de la orden.

La disposición final segunda establece el título competencial.

La disposición final tercera realiza una mención específica a la incorporación de derecho de la Unión Europea.

5.2. Análisis jurídico

El artículo 4.1 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, atribuye a los Ministros el ejercicio de la potestad reglamentaria en las materias propias de su Departamento y la disposición final sexta, apartado 1 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, faculta a los titulares del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, hoy Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y del Interior para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto. Indicándose en el apartado 2 de la disposición final citada la habilitación a la Ministra de Industria, Comercio y Turismo para modificar, mediante orden, el contenido técnico de los anexos, con la finalidad de mantenerlos permanentemente adecuados al estado de la técnica y a las normas y criterios europeos e internacionales en la materia. De lo anterior se deduce que la modificación del Real Decreto 920/2017 compete a la Ministra de Industria, Comercio y Turismo y al Ministro del Interior, ya que dicha modificación no se limita a los anexos únicamente. Por la misma razón el rango de la norma proyectada, en cuanto que la modificación no atañe únicamente a los anexos, es la de real decreto.

5.3. Descripción de la tramitación

En cuanto a la tramitación, el 7 de octubre de 2021, se obtuvo autorización de la Secretaria General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa para el inicio del procedimiento de elaboración de la orden de referencia.

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha procedido al trámite de consulta pública previa a la elaboración del proyecto, en la página Web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en su apartado referente a Industria y PYME y cuyo enlace es:

http://www.minetad.gob.es/INDUSTRIA/ES-ES/PARTICIPACION_PUBLICA/Paginas/Inicio.aspx

La publicación tuvo lugar el 14 de octubre de 2021, finalizando el plazo de recepción de observaciones el 5 de noviembre de 2021. Transcurrido dicho plazo se recibieron los comentarios que se detallan en el anexo I.

El trámite que se realiza a continuación es el de información y audiencia pública.

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS

6.1. Impacto económico y presupuestario

La modificación normativa que se tramita no tendrá impacto en los Presupuestos Generales del Estado, presupuestos de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales y tampoco generará costes de personal.

Lo que se dispone en la orden proyectada no tiene incidencia económica para las Administraciones públicas, ya que no se generan tasas ni precios públicos, no hay pues ingresos. Tampoco implica gastos para las Administraciones.

No se derivan de la publicación de este proyecto efectos económicos.

Valoración de cargas administrativas

La modificación del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, incorpora determinados requisitos técnicos muy concretos, a tener en cuenta en el procedimiento de inspección con el objetivo de adaptar este al progreso técnico y de armonizarlo con la producción normativa europea, no se introducen cargas administrativas adicionales.

6.2. Impacto sobre la PYME

El estudio del impacto que la normativa tiene sobre las PYME es especialmente importante en España donde la Pequeña y Mediana Empresa representa el 99,9% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 58% y del 63% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

Para evaluar el impacto de la modificación que se propone sobre las PYME se han tomado como referencia las indicaciones de la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, en particular, en el apartado 3 a. "Impacto económico general".

Tal y como se ha señalado en el apartado de esta memoria relativo a la justificación de la memoria abreviada, el presente proyecto de real decreto vendría a hacer modificaciones muy concretas en el artículo 3 y en el anexo I del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, a fin de adaptarlos al progreso técnico y a la evolución producida por la publicación de Directiva Delegada (UE) 2021/1717 de la Comisión, de 9 de julio de 2021. No se incorporan novedades en los procedimientos administrativos aplicados, ni una mayor carga de tramitación para los agentes económicos, la aprobación de este proyecto no supondrá ningún impacto sobre las PYME.

6.3. Impacto por razón de género

La modificación no supondrá impacto de género ya que, no existiendo desigualdades de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres en la materia regulada por la misma, no se prevé modificación alguna de esta situación. Por tanto, el impacto por razón de género es nulo.

6.4. Impacto en la infancia y en la adolescencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento

Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas en materia de seguridad de vehículos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

6.5. Impacto en la familia

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la familia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

6.6. Impacto por razón de cambio climático y la transición energética

La disposición final quinta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ha introducido este impacto y modificado el artículo 26.3 la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El proyecto no tiene impacto en el cambio climático y la transición energética por incidir en aspectos de seguridad vial como son el sistema “eCall”, destinado a salvaguardar la seguridad de los conductores y pasajeros en accidentes de circulación vial.

7. ANEXO 1: INFORME SOBRE LOS COMENTARIOS FORMULADAS EN LA CONSULTA PUBLICA PREVIA

...

CONSULTA PÚBLICA PREVIA - PROYECTO DE REAL DECRETO PARA ACTUALIZAR ART. 3 Y ANEXO I DEL RD 920/2017

Organismo	nº alegación	Fecha	Tipo	Contenido	Justificación	Acción tomada
Comunidad de Madrid - Dirección general de Promoción Económica e Industrial	1/1	20/10/2021	Otros	Adaptar RD 920/2017 a la Directiva inicial en lo referente a la posibilidad de inhabilitar a los inspectores de ITV. La Directiva lo permite pero no el RD. Solicitan completar la transposición	No es objeto	No aceptada
AECA - ITV	1/3	04/11/2021	Otros	Unificación de la regulación en materia de ITV. Se propone incluir en el RD 920/2017 lo acuerdo de la sectorial que no sean transitorios, ni se hayan quedado derogados por normativa posterior o sean de regulación por parte de los manuales. En la alegación se detallan los puntos concretos que incluirían	No es objeto	No aceptada
AECA - ITV	2/3	04/11/2021	Otros	Mejoras y adaptaciones como consecuencia del progreso tecnológico. 1. Eliminar la obligación de entregar el informe de inspección en formato papel. En ese sentido, se propone la modificación de los artículos 10.1 y 10.3. 2. Eliminar obligatoriedad de firma en el impreso de la TITV que se entregue al usuario (DGT entrega .pdf protegido y firma electrónica de un .doc en papel). Para ello, se propone modificación del artículo 18.1.	No es objeto	No aceptada

AECA - ITV	3/3	04/11/2021	Otros	<p>Mejoras en aras de una mayor claridad y coherencia interna del Proyecto del RD con el ordenamiento jurídico vigente.</p> <p>1. Propuestas de redacción para una mayor claridad y comprensión del RD 920/2017. a) Obligación de someterse a ITV e información que deben facilitar los fabricantes. Obligación a todos los vehículos matriculados, no solo para circular por las vías públicas (art. 4.1). En caso contrario, se requeriría baja temporal del vehículo (art 4.2.). Información de acuerdo al Reglamento de Ejecución 2019/621, incluyendo un nuevo art. 4.4.</p> <p>2. Adaptación del RD 920/2017 como consecuencia de la evolución normativa. a) Normativa derogada, Ley 59/2003 de firma electrónica y LO 15/1999 de PD. b) Corrección de erratas</p>	No es objeto	No aceptada
ASEICAR	1/1	04/11/2021	Otros	Modificar frecuencia de inspección de autocaravanas de más de 15 años a 9 meses y de más de 20 años a 6 meses.	No es objeto	No aceptada
Junta de Andalucía - Secretaría General de Industria y Minas	1/1	05/11/2021	Otros	Eliminar obligación de que el informe de inspección tenga que facilitarse de forma impresa, art. 10.3	No es objeto	No aceptada
BASER IT	1/5	05/11/2021	Otros	Adaptación del Anexo I de defectos para clarificar qué defectos son leves y cuáles graves. Ej: 7.1.2	No es objeto	No aceptada
BASER IT	2/5	05/11/2021	Otros	Defecto 1.1.9, no existe deficiencia leve en RD	No es objeto	No aceptada
BASER IT	3/5	05/11/2021	Otros	Defecto 1.1.12, no existe deficiencia leve en RD	No es objeto	No aceptada

BASER IT	4/5	05/11/2021	Otros	4.1.2, añadir leve por la última modificación del manual 7.5.0, referente a la alineación de las luces de cruce	No es objeto	No aceptada
BASER IT	5/5	05/11/2021	Otros	4.7.2, eliminar defecto grave	No es objeto	No aceptada