



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO.

<i>RESUMEN EJECUTIVO</i>		
<i>Proponente</i>	<i>Ministerio de Industria, Energía y Turismo</i> <i>Ministerio del Interior</i> <i>Ministerio de Fomento</i>	<i>Fecha OCTUBRE</i> <i>2015</i>
<i>Título</i>	<i>PROYECTO DE REAL DECRETO POR 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</i>	
<i>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</i>		
<i>Situación que regula</i>	<i>El servicio de inspección técnica de vehículos y las inspecciones técnicas de vehículos.</i>	
<i>Objetivos que se persiguen</i>	<i>Con esta nueva disposición se persigue la actualización del régimen jurídico del servicio de inspección técnica de vehículos, y se transpone 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.</i>	
<i>Alternativas</i>	<i>No existen.</i>	
<i>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</i>		
<i>Tipo de norma</i>	<i>Real Decreto</i>	

<i>RESUMEN EJECUTIVO</i>	
<i>Estructura de la Norma</i>	<i>Preámbulo, veintitrés artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, siete disposiciones finales y ocho anexos</i>
<i>Informes a recabar</i>	<i>SGT del Ministerio del Interior y del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.</i>
<i>Audiencia</i>	<i>, por la que se acuerda la apertura del trámite de audiencia a los interesados ex artículo 24.2.</i>
<i>ANÁLISIS DE IMPACTOS</i>	
<i>Adecuación al orden de competencias</i>	<i>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.</i>
<i>Impacto normativo</i>	<i>Quedan derogados el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos. Además se modifican el Real Decreto 127/1995, de 14 de Julio de 1995, de vehículos históricos, el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre..</i>

RESUMEN EJECUTIVO

<i>Impacto económico y presupuestario</i>	<i>Efectos sobre la economía en general.</i>	<i>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.</i>
	<i>En relación con la competencia</i>	<input type="checkbox"/> <i>La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</i> <input checked="" type="checkbox"/> <i>La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.</i> <input type="checkbox"/> <i>La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.</i>
	<i>En relación con las cargas administrativas</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Supone una reducción de las cargas administrativas con una cuantía estimada de 153.968.708€/año</i> <input type="checkbox"/> <i>Incorpora nuevas cargas administrativas con una cuantía estimada de</i> <input type="checkbox"/> <i>No afecta a las cargas administrativas.</i>

<i>RESUMEN EJECUTIVO</i>		
	<i>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma afecta a los presupuestos</i>	<input type="checkbox"/> <i>Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</i> <input type="checkbox"/> <i>Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.</i> <input type="checkbox"/> <i>Implica un gasto.</i> <input type="checkbox"/> <i>Implica un ingreso.</i>
<i>Impacto de género</i>	<i>La norma tiene un impacto de género</i>	<input type="checkbox"/> <i>Negativo.</i> <input checked="" type="checkbox"/> <i>Nulo.</i> <input type="checkbox"/> <i>Positivo.</i>

a) Base jurídica y rango normativo.

Disposición final primera del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

b) Breve descripción del contenido y de la tramitación.

El real decreto proyectado consta de preámbulo, veintitrés artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, siete disposiciones finales y siete anexos.

En el artículo 1 se detalla el objeto del proyecto de real decreto que es establecer los requisitos mínimos para el régimen de inspecciones técnicas de vehículos, y los requisitos y obligaciones que deben cumplir las estaciones en que se efectúen las inspecciones técnicas de vehículos.

El artículo 2 determina el ámbito de aplicación, es decir, qué vehículos y que estaciones de inspección están afectados por la disposición.

El artículo 3 define varios términos que son utilizados en el texto de la disposición.

En el artículo 4 se determina la obligatoriedad de someter a los vehículos a inspección con las frecuencias y en las condiciones que fija la norma, estableciendo como responsable de pasar dichas inspecciones a los titulares de los vehículos. Además se dispone la necesidad de habilitación de las estaciones ITV.

El artículo 5, define los tipos de inspección técnica de vehículos que quedan cubiertos por la norma.

El artículo 6 establece la fecha y frecuencia de las inspecciones periódicas de los vehículos, según su categoría, uso o servicio, así como disposiciones relativas a lo anterior.

El artículo 7 establece la obligación, con carácter general de que las inspecciones tengan lugar en una estación ITV habilitada, definiendo las posibles excepciones a lo anterior.

En el artículo 8 se indica qué debe ser inspeccionado en las distintas inspecciones y los criterios que se aplicarán en las inspecciones.

En el artículo 9 se define cómo se calificarán los defectos que puedan ser detectados en las inspecciones.

El artículo 10 establece el informe de inspección que debe ser cumplimentado en todos los casos, así como otras anotaciones y comunicaciones que deben hacerse con los datos e información obtenida durante las inspecciones.

En el artículo 11 se indica cómo actuar respecto a posibles limitaciones para la circulación del vehículo como consecuencia de los defectos detectados, y en cuanto a la subsanación de los mismos.

El artículo 12 define cómo las autoridades competentes velarán por la comprobación de que los vehículos han superado favorablemente la inspección técnica periódica.

En el artículo 13 figuran los equipos e instalaciones necesarios para realizar inspecciones técnicas de vehículos.

El artículo 14 define los requisitos que deben cumplir las estaciones ITV.

El artículo 15 establece el mantenimiento de un registro central de las estaciones ITV existentes.

En el artículo 16 se define una señal de servicio ITV para identificar las estaciones ITV en todo el territorio español.

En el artículo 17 se establece la libre elección de estación ITV por los usuarios y sus limitaciones.

En el artículo 18 se establecen las normas para la cumplimentación de la tarjeta ITV después de cada inspección.

El artículo 19 indica que el régimen tarifario será establecido por cada Comunidad Autónoma.

El artículo 20 establece los requisitos que deben cumplir las personas que realizan las inspecciones técnicas.

En el artículo 21 se establecen los procedimientos de supervisión de las inspecciones que se realizan a los vehículos en estaciones ITV.

El artículo 22 se designa el punto de contacto para intercambio de información, tal como requiere la Directiva 2014/45/UE.

El artículo 23 establece el régimen sancionador para las infracciones en materia de inspección técnica de vehículos.

En la disposición adicional única se habilita al Ministro de Industria, Energía y Turismo para la actualización de la cuantía del seguro de responsabilidad civil.

La disposición transitoria única establece el régimen de las estaciones ITV habilitadas en la actualidad, y otorga un plazo de un año para que se adapten a lo establecido en el Real Decreto.

Mediante la disposición derogatoria única se derogan Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

La disposición final primera modifica un artículo del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 12/1995, de 14 de julio, para adecuarlo a lo establecido sobre estos vehículos en la Directiva 2014/45/UE, de 3 de abril.

Disposición final segunda modifica el apartado 1.5 del Anexo XII, cumplimentación de Tarjetas ITV, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, para eliminar la obligatoriedad de inspeccionar el vehículo cuando se le emite un duplicado de la tarjeta ITV, si el vehículo está al corriente de sus inspecciones periódicas.

La disposición final tercera modifica el Anexo IV, relación de normas armonizadas de referencia, del Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

La disposición final cuarta recoge el título competencial para dictar esta disposición.

La disposición final quinta habilita a los ministros proponentes para dictar disposiciones de desarrollo y al Ministro de Industria, Energía y Turismo para modificar los anexos del real decreto.

Disposición final sexta indica que, mediante este real decreto, se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014.

La disposición final séptima se refiere a la entrada en vigor.

El anexo I establece los requisitos mínimos sobre el objeto y los métodos de inspección recomendados.

En el anexo II se establecen las características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación.

En el anexo III se establecen los requisitos mínimos de las instalaciones y de los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos.

En el anexo IV se establecen los requisitos a cumplir por las estaciones ITV.

El anexo V define las características de la señal de servicio ITV.

El anexo VI fija los requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores

El anexo VII desarrolla la supervisión de las estaciones ITV.

El anexo VIII incluye, a título informativo, las actuales categorías de vehículos definidas en la reglamentación comunitaria y nacional sobre homologación.

En cuanto a la tramitación, con fecha 18 de marzo de 2015 se obtuvo autorización de la Secretaria General de Industria para la iniciación del procedimiento.

c) Oportunidad de la propuesta.

Desde la publicación de la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques, hasta la entrada en vigor 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, la armonización de la inspección técnica periódica de los vehículos ha sufrido otras doce modificaciones, que, paso a paso, han ido mejorando en extensión e intensidad las inspecciones relativas a aspectos que pueden afectar a la seguridad Vial de los vehículos que circulan por las carreteras. Además, a lo largo de estos treinta y siete años el número de países obligados por las normas armonizadas y, por tanto, el número de vehículos afectados por las mismas ha subido muy significativamente.

Se podrían resumir los cambios de la siguiente forma:

- En 1977 las categorías de vehículos obligados a inspección periódica eran: M2 y M3 (vehículos para transporte de personas de más de ocho plazas), N2 y N3 (vehículos para transporte de mercancías con MMA superior a 3,5 toneladas), O3 y O4 (remolques de MMA superior a 3,5 toneladas). En 2014 las categorías son: M1 (vehículos para transporte de personas que no superan las ocho plazas), N1 (vehículos para transporte de mercancías cuyo MMA no supera las 3,5 toneladas), M2, M3, N2, N3, O3, O4, T5 (tractores agrícolas que superan los 40 km/h), L3e, L4e, L5e y L7e (vehículos de dos, tres ruedas y cuadríciclos).

- En 1977 no había armonización en cuanto a los sistemas, componentes y elementos que debían ser sometidos a inspección. En 2014 son 160 los que deben ser inspeccionados, como mínimo.
- En 1977 no había armonización en cuanto a los defectos que deben identificarse en cada inspección. En 2014 son 615 los defectos cuya existencia debe comprobarse, como mínimo, y su calificación.
- En 1977 no había armonización respecto a los métodos que debían utilizarse para la inspección de los vehículos. En 2014 hay definido un método de inspección para cada sistema, componente o elemento a inspeccionar. Además, en los casos de dispositivos de frenado existen unas fuerzas de frenado mínimas exigibles, en función de la categoría del vehículo. En el caso de contaminantes, existen unos valores máximos de emisión admisibles.
- En 1977 no había ninguna exigencia en cuanto a los equipos de que debía disponer la estación donde el vehículo iba a ser sometido a inspección. En 2014 hay definidos 15 equipos como necesarios para hacer inspecciones de vehículos.
- En 1977 los equipos de medida a utilizar en las inspecciones no estaban sujetos a ningún tipo de control. En 2014 dichos equipos deben ser sometidos a control metrológico.
- En 1977 no había ninguna disposición armonizada relativa a la imparcialidad e independencia, así como la ausencia de conflictos de interés, de las personas y entidades que realizan las inspecciones. En 2014 es exigible tanto la imparcialidad como la independencia.
- En 1977 no se exigía ninguna cualificación a las personas que realizan la inspección de vehículos. En 2014 sí que se exige.
- En 1977 no había nada establecido respecto a la supervisión de las entidades que realizan inspecciones de vehículos. En 2014 se exige que dichas entidades sean sometidas a una supervisión por órganos específicos de conformidad con unos procedimientos reglados.

La inmensa mayoría de estas modificaciones han sido introducidas por la Directiva 2014/45/UE, de 3 de abril. Las excepciones son las siguientes:

- La inspección de los vehículos N1 fue establecida por la Directiva 88/449/CEE, de 26 de julio.
- La inspección de los vehículos M1 fue establecida por la Directiva 91/328/CEE, de 21 de junio.
- Los elementos de sistema de frenado que deben inspeccionarse, así como la identificación de las causas de defecto de los mismos, se establecieron por la Directiva 92/54/CEE, de 22 de junio.
- El procedimiento de inspección de las emisiones del escape de los vehículos y sus valores máximos admisibles fueron establecidos por la Directiva 92/55/CEE, de 22 de junio.
- El listado completo de sistemas, componentes y elementos que deben ser sometidos a inspección en un vehículo fue establecido por la Directiva 2010/48/UE, de 5 de julio.

En lo que respecta a la reglamentación nacional, desde que en 1971 se introdujo la inspección técnica de determinados vehículos en el antiguo Código de la Circulación, la reglamentación nacional ha ido mejorando en extensión e intensidad la inspección técnica de vehículos. Así, mediante el Real Decreto 3073/1980, de 21 de noviembre, por el que se reorganizan los servicios de inspección técnica de vehículo, se establecen inspecciones previas a la matriculación de los vehículos en determinados casos, inspecciones periódicas de vehículos industriales y de servicio público y también inspecciones por cambio de destino.

Mediante el Real Decreto 3272/1981, de 30 de octubre, se declara de interés preferente la actividad de inspección técnica de vehículos.

Por Real Decreto 3273/1981, de 21 de noviembre, se da nueva redacción al Real Decreto 3073/1980, de 21 de noviembre, estableciéndose que, además de por los inspectores del Ministerio de Industria y Energía, las inspecciones pueden ser realizadas por Entidades colaboradoras de la Administración, expresamente autorizadas a tal fin, en las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

Por Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos se regulaba el régimen de ejecución de todas las inspecciones técnicas de vehículos (inspecciones ITV) que distintas disposiciones reglamentarias habían establecido. Adicionalmente, obligaba a la inspección ITV periódica de todos los vehículos de transporte de mercancías como de viajeros, motocicletas inclusive, tanto de uso industrial como privado, así como tractores y remolque agrícolas, vehículos especiales y maquinaria autopropulsada. El régimen de inspección periódica establecido por este real decreto cumplía con creces lo establecido en la Directiva 77/143/CEE, de 29 de diciembre.

El Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, estableció las normas básicas de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, para garantizar la identificación, contenido y otras características de las inspecciones ITV, como elementos esenciales de la Seguridad Vial. En este real decreto, además de establecer los modelos de gestión de las estaciones, se establecieron determinadas incompatibilidades para los socios, directivos y personal de las mismas, así como qué tipos de inspecciones ITV podrían ser realizados en dichas estaciones ITV. Adicionalmente se establecía una señal de servicio, un distintivo de haber superado la inspección ITV y un informe de inspección que debería ser rellenado tras cada inspección ITV. También se estableció la libertad de los usuarios de vehículos para elegir libremente la estación donde pasar la inspección ITV de su vehículo.

En 1991 el Centro de Publicaciones del Ministerio de Industria, Comercio Y Turismo publicó un Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV, redactado con las aportaciones de las Comunidades Autónomas, que establecía un método de inspección y un listado de defectos a detectar, con su calificación como leve, grave o muy grave, en función de su trascendencia para la Seguridad Vial. El Manual abarcaba de forma exhaustiva a los vehículos de transporte de mercancías y personas, y más superficialmente a las motocicletas y tractores agrícolas.

Por Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, se reguló nuevamente la inspección técnica de vehículos, derogando el Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre, estableciendo la primera inspección periódica de los turismos de uso particular a los 4 años (en concordancia con la Directiva 91/328/CEE, de 21 de junio) y reajustando determinados aspectos del régimen de inspección ITV, de acuerdo con la experiencia acumulada en años anteriores. Este real

decreto estableció que en la inspección ITV de vehículos deben seguirse los criterios técnicos de inspección descritos en el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV, elaborado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo en colaboración con las Comunidades Autónomas. El real decreto estableció también que el Manual estaría a disposición de los titulares de los vehículos en las estaciones ITV y debería ser actualizado cuando variasen los criterios técnicos de inspección.

Por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se aprobó el Reglamento General de Vehículos. En el artículo 10 de este reglamento fueron definidas las inspecciones técnicas de vehículos.

Mediante el artículo 7, una disposición transitoria y el artículo 8 del Real Decreto-ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones, se estableció que las inspecciones ITV a que se refieren el Reglamento General de Vehículos y demás normas aplicables se realizarán en las estaciones ITV. Además se modificaba el modelo de gestión de las estaciones ITV, cuando la ejecución de las inspecciones no la lleva a cabo directamente la Comunidad Autónoma, que pasa de ser de régimen de concesión administrativa a autorización reglada.

El Real Decreto 833/2003, de 27 de junio, estableció los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones ITV a fin de ser autorizadas para realizar esa actividad, en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 7/2000, de 27 de junio.

El Tribunal Constitucional, en su Sentencia 332/2005, de 15 de diciembre, declaró que la imposición de autorización administrativa establecida en el Real Decreto-ley 7/2000, de 27 de junio, vulneraba las competencias autonómicas en materia de industria. Posteriormente tres sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, dictadas en los recursos 105/2003, 133/2003 y 95/2003, anularon los artículos que regulaban la autorización administrativa del Real Decreto 833/2003, de 27 de junio.

Mediante Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, se modificaron los reales decretos 2042/1994, de 14 de octubre, y 1987/1985, de 24 de septiembre, haciendo obligatoria la inspección periódica de vehículos de tres ruedas, cuadríciclos, quads y ciclomotores, así como haciendo diversos ajustes en los regímenes de inspección ITV y funcionamiento de las estaciones ITV.

El Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, estableció un nuevo régimen de las estaciones ITV, acorde con la Sentencia 332/2005 y las tres sentencias del Tribunal Supremo, que es el vigente en la actualidad. También derogó el Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre.

A lo largo de los años el Manual de Procedimiento de las Estaciones ITV ha ido adaptándose a las variaciones de los criterios técnicos y ampliando su contenido, habiéndose publicado 7 revisiones del mismo. En la revisión 7ª, de enero de 2012, ajustó el contenido del Manual a lo establecido en la Directiva 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio, que adaptaba al progreso técnico el sistema de inspección de los vehículos, ajustando también el Manual a la Recomendación de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre evaluación de los defectos detectados en las inspecciones técnicas ITV (2010/378/UE).

Además, desde hace varios años, el Manual actualizado está disponible para consulta en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

En resumen, en la situación actual, con el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, y la revisión 7ª, de enero de 2012, del Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV vigentes, se requerían modificaciones para la transposición de la Directiva 2014/45/UE, de 3 de abril. Sin embargo, el Consejo de Estado, en su Dictamen número 120/2013, solicitado en la tramitación de lo que posteriormente fue la Orden IET/562/2013, de 8 de abril, por la que se modifica el anexo IV del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, consideraba que la dispersión normativa resultante de la existencia de dos normas reglamentarias (reales decretos 2042/1994, de 14 de octubre, y 224/2008, de 15 de febrero), que abordan cuestiones íntimamente relacionadas, podía dar lugar a reiteraciones normativas.

Dado que la regulación europea de la misma materia es una sola directiva (entonces la Directiva 2009/40/CE), el Consejo de Estado proponía acometer una labor unificadora que permita reunir en una sola disposición reglamentaria el régimen de la inspección técnica de vehículos.

Por otro lado, en el mismo dictamen, el Consejo de Estado con respecto al Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV, donde figuran los criterios técnicos de

inspección de vehículos, conforme con lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, proponía la valoración de impulsar una norma reglamentaria en la que se recojan los elementos de control obligatorio, en la inspecciones técnicas de vehículos, sin perjuicio de que el desarrollo de tales elementos pueda efectuarse a través del citado manual.

Aceptadas ambas propuestas del Consejo de Estado por este Departamento, se ha elaborado un único nuevo real decreto que reúne los requisitos antes establecidos en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre y en el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, y los adecúa y completa para incorporar los preceptos contenidos en la Directiva 2014/45/UE.

Además este nuevo real decreto incluye, por transposición del anexo I de la Directiva, los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados, el método y la calificación de defectos que pueden encontrarse durante la inspección, en términos generales tal como están definidos en el citado anexo I de la Directiva.

Asimismo, se acepta también la sugerencia del Consejo de Estado, de establecer el Manual de Procedimiento de las Estaciones ITV, como herramienta de desarrollo de los elementos establecidos con carácter general en el Real decreto.

d) Normas derogadas.

Se derogan las siguientes normas:

- Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos
- Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

e) Impacto económico y presupuestario.

e.1) Efectos sobre la competencia.

Este real decreto tendrá efectos positivos sobre la competencia al reforzar la acreditación conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020, como organismo de inspección de tercera parte en el campo de la inspección técnica de vehículos de las estaciones ITV, mediante el

que se unifican los procesos necesarios para cumplir con los requisitos previos a la habilitación de las estaciones ITV.

e.2) Impacto sobre las PYME.

Dado que la inmensa mayoría de las actividades de inspección técnica de vehículos es realizada por el sector de las PYME, este real decreto tendrá efectos positivos sobre el sector afectado por esta normativa.

e.3) Impacto presupuestario.

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

f) Análisis de las cargas administrativas.

Para cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis del impacto normativo, se ha efectuado la medición de las cargas administrativas de este proyecto de real decreto.

Para ello, se han identificado las cargas administrativas adicionales que surgen como consecuencia del proyecto de real decreto, así como las reducciones de cargas administrativas existentes en los reales decretos anteriores (vigentes) que se eliminarán una vez se publique el real decreto en proyecto. De las mediciones se concluye que la valoración de la variación de las cargas administrativas totales para este proyecto de real decreto es de una reducción de 153.968.408 €/año.

De forma resumida, la reducción proviene fundamentalmente de la eliminación de la obligación precedente de que una vez superada la inspección, la estación ITV complete una etiqueta autoadhesiva con la fecha de la próxima inspección y la entregue al cliente, y de la eliminación de la obligatoriedad de comunicar el resultado de la inspección a las CC.AA. o supervisores de las estaciones, debido a que este proyecto prevé la interconexión de todos los agentes con competencia en la materia (CC.AA., MINETUR y ENAC) con el Registro General de Vehículos, al que ya volcaban el resultado de las inspecciones en el régimen anterior, que obligaba por tanto a duplicar esta comunicación.

En relación con las cargas adicionales, derivan de la obligación de acreditar el adiestramiento de los inspectores, y de solicitar la aprobación de las CC.AA de los programas de adiestramiento de estos inspectores, tal como exige la directiva que se transpone.

Asimismo, se obliga a las estaciones ITV a comunicar al MINETUR las tarifas aplicables en cada momento.

La determinación, cuantificación y valoración de las cargas administrativas se ha realizado partiendo de los parámetros y estimaciones contenido en el Anexo V (Método simplificado para la medición de cargas administrativas y su reducción) de la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

Las cantidades (Población) han sido evaluadas de acuerdo con los datos que constan en registro de estaciones ITV que tiene este Departamento, así como de los datos estadísticos, todos ellos facilitados a este Departamento por las Comunidades Autónomas.

g) 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.



ANEXO I

MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS ADICIONALES y ELIMINADAS.

NOTAS PREVIAS:

- NÚMERO DE ESTACIONES Y LÍNEAS ITV PARA LA MEDICIÓN DE CARGAS:
 - EN EL MOMENTO DE REALIZAR ESTA MEMORIA HABÍA 507 ESTACIONES ITV HABILITADAS EN ESPAÑA..
 - ASIMISMO, LAS ANTERIORES ESTACIONES DISPONÍAN DE 1358 LÍNEAS DE INSPECCIÓN.

- NÚMERO DE INSPECCIONES REALIZADAS:
 - INSPECCIONES PERIÓDICAS: 22.000.000
 - INSPECCIONES NO PERIÓDICAS: 650.000

- NÚMERO DE INSPECTORES Y DIRECTORES:
 - INSPECTORES: 3.900
 - DIRECTORES: 750.



A.- ACTUACIÓN adicional PREVISTA EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO	TIPO DE CARGA ADMINISTRATIVA	COSTE UNITARIO	FRECUENCIA	POBLACIÓN	TOTAL
Art 19.2: Proporcionar al Ministerio los precios y condiciones y actualizarlos cuando existan modificaciones de los mismos en cada estación ITV.	Aportación de datos	2	3 (**)	507	3.042 €
Art 20.4: Remitir cada estación ITV a la Comunidad Autónoma, para su comprobación, el contenido del programa de adiestramiento.	Presentación de un informe o memoria.	500	1	112(*)	56.000 €
Art 20.5: Emitir un certificado sobre el adiestramiento y su actualización por el departamento o centro de formación.	Presentación convencional de documentos.	5	1	4.650	23.250 €
TOTAL					82.292 €

(*)Las estaciones ITV actualmente habilitadas pertenecen a 112 entidades distintas.

(**) Se consideran tres cambios anuales de tarifas.

B. CARGAS PREVIAS ELIMINADAS EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO RESPECTO RD 2042/1994	TIPO DE CARGA ADMINISTRATIVA	COSTE UNITARIO	FRECUENCIA	POBLACIÓN	TOTAL
Art 11.6: Comunicación por la estación ITV del resultado de las inspecciones a la Comunidad Autónoma.	Presentación de una comunicación electrónicamente	2	1	22.000.000	44.000.000 €
Art.14.1 todos los vehículos que hayan superado la inspección llevaran un distintivo	Presentación convencional de documentos	5	1	22.000.000	110.000.000 €
TOTAL					154.000.000 €

C. CARGAS PREVIAS ELIMINADAS EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO RESPECTO RD 224/2008	TIPO DE CARGA ADMINISTRATIVA	COSTE UNITARIO	FRECUENCIA	POBLACIÓN	TOTAL
Art. 5.2 justificar el cumplimiento de requisitos con carácter anual ante la comunidad autónoma	Implantación de tramitación proactiva.	100	1	507	50.700 €
TOTAL					50.700 €