



**MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE
ESTRATEGIA INDUSTRIAL
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 MODIFICA 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.

Memoria abreviada

PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA 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.

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

1.	FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO	3
2.	JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA	7
3.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	7
3.1.	MOTIVACIÓN	7
3.2.	OBJETIVOS Y ADECUACIÓN DE LA NORMA A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.....	7
4.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	7
5.1.	CONTENIDO	8
5.2.	ANÁLISIS JURÍDICO.....	8
5.3.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	8
5.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	9
6.1.	IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	9
6.2.	IMPACTO SOBRE LA PYME.....	9
6.3.	IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	9
6.4.	IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA.....	9
6.5.	IMPACTO EN LA FAMILIA	10
6.6.	IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO	10
6.	VALORACIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS	10
7.	EVALUACIÓN EX POST	11

1. FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

MINISTERIO /ÓRGANO PROPONENTE	Ministerio de Industria y Turismo / Dirección General de Estrategia Industrial y de la PYME	Fecha:	15/07/2025
TÍTULO DE LA NORMA	Proyecto de Real Decreto por el que se modifica 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.		
TIPO DE MEMORIA	Normal ☐	Abreviada	☒
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
SITUACIÓN QUE SE REGULA	El Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, establece el marco jurídico para la homologación de vehículos a motor, partes y piezas de dichos vehículos. El concepto de homologación se define en la propia Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, como la «certificación por parte de una Autoridad Pública de que el prototipo de un producto cumple con los requisitos técnicos reglamentarios». El Reglamento General de Vehículos, aprobado según Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa. Esta autorización administrativa citada en el Reglamento General de Vehículos se sustancia en la homologación de tipo de los vehículos, sus partes y piezas que es otorgada por la autoridad de homologación, que en España es el Ministerio de Industria y Turismo. Si bien para la mayoría de las categorías de vehículos: turismos, furgonetas, camiones, autobuses, tractores agrícolas, motocicletas, etc, existen requisitos armonizados establecidos en la regulación de la Unión Europea, el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, incluye requisitos alternativos para homologación nacional, homologación nacional de series cortas y homologación nacional individual, en aquellos casos en los que la propia reglamentación europea establece dicha posibilidad para los Estados Miembros. Adicionalmente, existen otras categorías de vehículos como las máquinas automotrices, los motocultores o los tractocarros para los que no existen requisitos armonizados y en los que el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, constituye el texto donde se establecen dichos requisitos. En ambos casos, independientemente de si existen requisitos técnicos armonizados o no, el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, establece las condiciones administrativas y de procedimiento necesarias para llevar a cabo el procedimiento de verificación del cumplimiento, la homologación, así como los formatos y documentos utilizados durante el proceso que culminará en la matriculación en España de los vehículos. En ese sentido, los anexos XI y XII del Real Decreto, establecen modelo y especificaciones, así como instrucciones de cumplimentación de las tarjetas ITV, respectivamente.		

	La tarjeta ITV es el documento emitido por el fabricante del vehículo (tarjetas ITV B, C y D) o por la administración (tarjeta ITV A) que contiene información sobre las características técnicas del vehículo. Asimismo, contiene información sobre la vida del vehículo: inspecciones técnicas y reformas realizadas en el mismo. El sistema de homologación se apoya en la inspección y ensayo de prototipos. El sistema no sería completo, si no incluyera cláusulas para garantizar que los vehículos fabricados se corresponden con los tipos homologados, garantizando por tanto la representatividad de los resultados obtenidos para poder asegurar que los vehículos matriculados cumplen los requisitos de seguridad y medio ambiente, en el concepto conocido como conformidad de la producción. Del mismo modo y también en el ámbito de sus obligaciones de conformidad de la producción, el marco reglamentario de la homologación establece obligaciones para los fabricantes en el caso de que, con posterioridad a la matriculación de los vehículos, se hayan detectado no conformidades con dichos requisitos o riesgos asociados al uso de los mismos, pudiendo requerir las acciones correctivas desarrolladas por el fabricante para hacer los vehículos conformes o eliminar el riesgo, la llamada a revisión de estos.
OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	En línea con los objetivos generales de digitalización de los procedimientos administrativos, el uso de la tarjeta ITV en formato electrónico para los vehículos completos de las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías), es obligatorio desde noviembre de 2015. En el caso de los vehículos de categoría L, la tarjeta ITV electrónica es obligatoria desde mayo de 2016. Posteriores modificaciones del Reglamento General de Vehículos han ampliado el uso de la tarjeta ITV electrónica también a determinadas tarjetas de vehículos incompletos y completados, así como a tarjetas emitidas por la administración, a través de las estaciones ITV. No obstante, la tarjeta ITV en papel sigue en uso para vehículos agrícolas y de otras y servicios (tractores, máquinas automotrices, remolques agrícolas, máquinas arrastradas...). El presente Real Decreto continúa avanzando en el proceso de digitalización de los documentos administrativos y establece la tarjeta ITV electrónica también para aquellas categorías de vehículos que todavía utilizan el formato en papel. Para vehículos matriculados en España, la reglamentación de homologación no establece actualmente disposiciones específicas sobre la manera en la que el fabricante del vehículo debe realizar la llamada a revisión ni sobre la información que debe proporcionar a la Administración sobre las campañas de llamadas a revisión en curso. Este Real Decreto establece condiciones específicas para la comunicación a la Administración, de las campañas de llamada a revisión de vehículos que afecten a vehículos matriculados en España, que permitirá un mejor control y seguimiento, resultando por tanto un número mayor de vehículos en los que se ha resuelto la no conformidad.
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	Inacción. Podría no haberse considerado la actualización. En ese caso, se habrían mantenido las tarjetas ITV en papel para los vehículos agrícolas, manteniendo el estado actual, pero sin obtener los beneficios en términos de reducción de costes y mejora de la trazabilidad e integridad de los datos. En lo referente a la comunicación de las llamadas a revisión, la disposición de los datos por parte de la Administración, permitirá mejorar el grado de cumplimiento de las campañas y, por tanto, reduciendo el número de vehículos que presentan no conformidades con la homologación de tipo y/o riesgos en la circulación.
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO	
Tipo de norma	Real Decreto

Estructura de la norma	El Real Decreto consta de una parte expositiva, un artículo, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.	
Informes recabados		
Trámite de audiencia		
ANALISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	¿Cuál es el título competencial prevalente?	Este proyecto normativo se dicta al amparo del artículo 149.1.21ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de los vehículos a motor.
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	No se prevén.
	En relación con la competencia	☒ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia ☐ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	☒ Supone una reducción de cargas administrativas ☐ Incorpora nuevas cargas administrativas Cuantificación estimada ☐ No afecta a las cargas administrativas
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	☐ Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado ☐ Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales ☐ Implica un gasto: ☐ Implica un ingreso:

Impacto género	La norma tiene un impacto por razón de género	☐ Negativo ☒ Nulo ☐ Positivo
Impacto cambio climático	La norma tiene un impacto por razón de cambio climático	☐ Negativo ☒ Nulo ☐ Positivo
Otros impactos considerados	PYME, Genero, Infancia y adolescencia y familia.	
Otras consideraciones		

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA

Se elabora una memoria abreviada para el proyecto de Real Decreto de referencia, al considerar que el proyecto no tiene incidencia económica y que carece de impacto de género, introduciendo además modificaciones muy concretas en el articulado y en los XI y XII 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, a fin de avanzar en la digitalización de los procesos de matriculación, con la inclusión de la tarjeta electrónica para las tarjetas ITV de tipo AT, AR, BT, BR, CT, CR, DT y DR.

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 principal objetivo es conseguir que la administración disponga de la información suficiente para garantizar que las campañas de llamada a revisión de los vehículos, que han de llevar a cabo los fabricantes tras la detección de vehículos que no son conformes con la homologación de tipo o cuya circulación puede suponer un riesgo para la seguridad o el medio ambiente, se realizan de manera adecuada, eliminando el riesgo o corrigiendo la no conformidad en el mayor número posible de vehículos afectados. Para ello es indispensable que la información llegue al titular del vehículo.

Del mismo modo, la digitalización de las tarjetas ITV y, en general, el tratamiento informatizado de los datos del parque de vehículos, permite a la administración responder de manera ágil para dar solución a las necesidades de movilidad de la ciudadanía y la implementación de políticas para mejora de la seguridad vial.

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

Responde a los principios de necesidad y eficacia, al considerarse que la aprobación de este Real Decreto es el instrumento necesario y adecuado que permite garantizar la consecución del objetivo perseguido, esto es, establecer las obligaciones para la comunicación a la Administración de los vehículos con matrícula española afectados por un procedimiento de llamada a revisión y avanzar en la digitalización de la administración.

Se garantiza el principio de transparencia, ya que en el proceso de elaboración de esta norma se han solicitado todos los informes preceptivos y se ha procedido a su publicación en la página web del Ministerio de Industria y Turismo, para posibilitar a los potenciales destinatarios su participación activa en el citado proceso.

La norma es proporcional, ya que contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, sin que existan otras medidas que impongan menos obligaciones a los destinatarios y atiende al principio de seguridad jurídica, incardinándose con coherencia en el conjunto del ordenamiento jurídico.

4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

5.1. Contenido

El Real Decreto proyectado consta de una parte expositiva, un artículo único, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.

En el preámbulo se abordan las modificaciones contenidas en el Real Decreto.

El artículo primero plantea las modificaciones a realizar en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio:

- Inclusión de un artículo específico relativo a las llamadas a revisión de los vehículos.
- Modificaciones en los anexos XI y XII, relativos a las tarjetas ITV. Se elimina la tarjeta ITV en formato papel para las categorías restantes. Tarjetas de tipo AT, BT, CT y DT en el caso de tractores, máquinas automotrices, tractocarros y motocultores. Tarjetas de tipo AR, BR, CR y DR para remolques agrícolas y de obras y servicios y máquinas remolcadas, agrícolas, de obras o de servicios.

La disposición transitoria primera, establecen un régimen temporal para la adaptación de los sistemas de los emisores de tarjetas ITV: fabricantes de vehículos y Comunidades Autónomas, a través de las estaciones ITV.

Por último, las disposiciones finales abordan el título competencial y la entrada en vigor del Real Decreto.

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.

La presente disposición tendrá una vigencia indefinida, hasta que se derogue o modifique por otra de igual o superior rango, dado que su objeto se referencia a una realidad limitada temporalmente, sino que afecta de manera general a los requisitos técnicos que han de cumplir los vehículos para su puesta en el mercado, comercialización y matriculación.

5.3. Descripción de la tramitación

En cuanto a la tramitación, el 9 de mayo de 2025 se obtuvo autorización de la Secretaria de Estado de Industria para el inicio del procedimiento de elaboración del Real Decreto 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 y Turismo, en su apartado referente a Industria y PYME (Participación Públicas) y cuyo enlace es:

[Ministerio de Industria y Turismo / Industria y PyME - Participaciones Públicas](#)

La publicación tuvo lugar el 12 de mayo de 2025, finalizando el plazo de recepción de observaciones el 06 de junio de 2025. Transcurrido dicho plazo, se han recibido dos alegaciones, de las asociaciones de fabricantes de automóviles y camiones (ANFAC) y de la asociación de fabricantes de vehículos agrícolas (ANSEMAT).

5. 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.

En lo referente al uso de medios o servicios de la administración digital, no se aprecia un efecto económico o presupuestario significativo.

Con respecto a la modificación relativa a la obligación de comunicación de llamadas a revisión, la Dirección General de Tráfico ya dispone del sistema, que se estaba utilizando hasta ahora de forma voluntaria por parte de los fabricantes. En lo referente a la tarjeta ITV y el paso del formato en papel al modo digital en el caso de la tarjeta ITV AT y AR, ya existe en la actualidad un canal establecido de comunicación entre el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y las estaciones ITV, por el que estas comunican a dicho registro, en tiempo real, los resultados de inspección. La implementación de la tarjeta ITV AT y AR electrónica no precisa del desarrollo de nuevos sistemas de intercambio, más allá de los ya existentes. Del mismo modo, ocurre con las tarjetas BT, BR, CT, CR, DT y DR, al utilizarse ya el formato de tarjeta ITV electrónico para otras categorías de vehículos desde 2015.

Lo que se dispone en el proyecto de Real Decreto 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 Real Decreto efectos económicos.

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 99,8% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 56,3% y del 59,4% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

Tal y como se ha señalado en el apartado de esta memoria relativo a la justificación de la memoria abreviada, la presente propuesta de Real Decreto vendría a hacer modificaciones muy concretas. 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 de productos 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

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.

La presente propuesta de Real Decreto vendría a hacer modificaciones muy concretas en el articulado y en los XI y XII 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, a fin de avanzar en la digitalización de los procesos de matriculación, con la inclusión de la tarjeta electrónica para las tarjetas ITV de tipo AT, AR, BT, BR, CT, CR, DT y DR. Por tanto, según lo dispuesto, el presente proyecto normativo no presenta impacto por razón de cambio climático.

6. VALORACIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS

El nuevo Real Decreto en la implantación de la tarjeta ITV electrónica, obligatoria para tarjetas de tipo B emitidas por los fabricantes de vehículos de categorías M y N desde noviembre de 2015 y para tarjetas ITV de tipo BL emitidas por los fabricantes de vehículos de categoría L desde mayo de 2016.

La eliminación de las tarjetas ITV AT y AR en papel, supondrá la comunicación directa de la tarjeta desde la estación ITV al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Además de la eliminación del riesgo de errores durante el proceso de digitalización de los datos que aparecen en la tarjeta ITV AT y AR en papel para su introducción de forma manual en el registro, se elimina dicho proceso. A la hora de calcular la reducción de cargas, se asimila la presentación de la tarjeta ITV A en papel para matriculación a la presentación de una comunicación, con un coste unitario de 30 €.

En el caso de las tarjetas ITV BT, BR, CT, CR, DT y DR, no se elimina la emisión por parte del documento, pero la reducción de cargas derivada de la digitalización del mismo se estima en 28 €.

El promedio estimado de ventas de tarjetas ITV es de 10 mil para tarjetas tipo y de 26 mil para el resto de tarjetas que serán ahora sustituidas por el formato electrónico (BT, BR, CT, CR, DT, DR). Lo que supone un ahorro de:

$10\,000 \text{ tarjetas ITV/año} * 30 \text{ €/tarjeta ITV} + 26\,000 \text{ tarjetas ITV/año} * 28 \text{ €/tarjeta ITV} = 1\,028\,000 \text{ €}.$

Donde el número de tarjetas ITV/año debe entenderse como “población”. Siendo la “frecuencia” igual a 1, al emitirse una única tarjeta ITV por vehículo.

7. EVALUACIÓN EX POST

No es necesaria evaluación ex post de la eficacia, sostenibilidad y resultados de la norma, en el sentido del artículo 3.2 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa.

