

El Gobierno de Canarias, en sesión celebrada el día 10 de octubre de 2016 adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

8.- INFORME SOBRE LA OPORTUNIDAD, OBJETIVOS Y PRINCIPIOS GENERALES DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CANARIAS. (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INDUSTRIA, COMERCIO Y CONOCIMIENTO).

El Consejero de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento presenta al Gobierno Lista de Evaluación así como texto articulado del Anteproyecto de Ley de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, en los términos de los **anexos I y II**.

El Gobierno, tras quedar enterado, manifiesta su sentido favorable sobre la oportunidad de la iniciativa, sus objetivos y los principios generales que la inspiran y acuerda que continúe la tramitación del mencionado Anteproyecto de Ley.

Lo que comunico a los efectos determinados por el artículo 29.1.I de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

En Santa Cruz de Tenerife,

EL SECRETARIO GENERAL,

Ceferino José Marrero Fariña.



LISTA DE EVALUACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CANARIAS.

1 JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

1.1 Descripción de la situación de hecho que motiva la iniciativa.

1.1.1 Antecedentes.

La competencia relativa a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV) fue transferida por el Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en el año 1984, la cual asumió directamente la construcción y explotación de diversas estaciones de ITV en Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote y Fuerteventura, además de proveerse de una estación móvil para cubrir el servicio en las islas que no disponían de estación de ITV.

La primera norma autonómica que reguló este servicio fue el Decreto 94/1986, de 6 de junio, por el que se regula la red de estaciones de inspección técnica de vehículos automóviles en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias. Esta norma estableció un régimen mixto de explotación del servicio, que sería gestionado bien directamente por la Comunidad Autónoma, o a través de empresas, en régimen de concesión administrativa.

En aplicación de esta regulación, el Gobierno de Canarias convocó diversos concursos en 1988 para la explotación del servicio en las islas de Gran Canaria y de Tenerife (que fueron divididas en tres zonas concesionales cada una) y en 1995 en el resto de islas, bajo el régimen de concesión administrativa.

En este periodo, además, se fue cediendo la explotación de las estaciones públicas de ITV a las empresas concesionarias correspondientes a las zonas concesionales en las que estaban situadas, en virtud de la formalización de los correspondientes contratos administrativos.

En definitiva, como consecuencia del resultado de estos concursos públicos y de los procesos de integración empresarial que se registraron en los siguientes años, la totalidad del servicio de ITV en Canarias terminó siendo gestionado por dos sociedades mercantiles.

A comienzos de este siglo la Administración competente apreció que la calidad del servicio que prestaban las dos empresas concesionarias en esta Comunidad Autónoma se había ido deteriorando de forma progresiva, y ello como consecuencia del aumento de la demanda y la incapacidad de los concesionarios de incrementar la oferta en la misma medida, lo que motivó que los usuarios tuvieran que soportar en muchas ocasiones tiempos de espera superiores a lo razonable.

Para paliar esta situación, el Gobierno de Canarias inició en 2005 la tramitación de una norma que liberalizara parcialmente el sector, de forma que permitiera la entrada en el mercado de nuevos operadores para lograr así una mayor competencia en beneficio de los usuarios, ya que ello debía suponer un incremento en la oferta de inspecciones y una reducción del tiempo de espera de los destinatarios del servicio.

El resultado fue la aprobación del Decreto 93/2007, de 8 de mayo, por el que se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0hc48y0gonpbDcLBm62tTpQ4ReoxdnCnN



En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0oZfqhRjrdkda1H9HD5HHr2R8dwQER4PC





1.1.2 Aspectos jurídicos del Decreto 93/2007.

La principal premisa legal del Decreto 93/2007 se fundamenta en el Real Decreto Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones, en cuyo artículo 7.2 se establece: *"...será requisito imprescindible para acceder a la actividad de inspección de vehículos la obtención previa de una autorización, cuyo otorgamiento corresponderá a las Comunidades Autónomas o Administración competente. La autorización deberá otorgarse siempre que el titular acredite que la instalación en la que proyecta realizar los servicios de inspección cumple los requisitos técnicos que a tal efecto se determinen reglamentariamente en el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley"*.

No obstante, la sentencia del Tribunal Constitucional nº 332/2005, de 15 de diciembre declaró que el artículo 7.2 del Real Decreto Ley 7/2000 vulnera las competencias autonómicas en materia de industria, al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de ITV, y que la remisión reglamentaria contenida en la última frase de dicho artículo 7.2 en relación con la determinación de los requisitos técnicos que deben cumplir las instalaciones de ITV, debe entenderse dirigida a la Administración General del Estado, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas con competencia exclusiva en materia de industria puedan dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre que no violen los mandatos o impidan alcanzar los fines perseguidos por la legislación estatal.

En este sentido, el Gobierno de Canarias continuó con la tramitación del Decreto autonómico, amparándose en que la propia sentencia declara que las Comunidades Autónomas que ostentan la competencia exclusiva en materia de industria tienen la potestad normativa para establecer el modelo de gestión del servicio de inspección técnica a prestar por los particulares.

El Decreto finalmente aprobado, además de instaurar el sistema de autorización administrativa para el servicio de ITV y de aprobar el correspondiente Reglamento, clarifica la situación en que quedan las empresas concesionarias como consecuencia del nuevo régimen jurídico de prestación del servicio, y dicta las reglas relativas a la reversión de las instalaciones, una vez finalizadas las correspondientes concesiones.

Las entidades concesionarias, por sí mismas y a través de la asociación empresarial de estaciones de ITV, iniciaron una batalla judicial contra el Decreto 93/2007, basándose principalmente en la inexistencia de una Ley autonómica que diera cobertura al Decreto 93/2007 y en que la citada sentencia 332/2005 del Tribunal Constitucional dejaba sin cobertura legal al Decreto, el cual rescindía de hecho y unilateralmente los contratos concesionales, sin establecer compensaciones económicas para las entidades perjudicadas.

Los recursos presentados provocaron la suspensión judicial del Decreto 93/2007 por un periodo de cuatro años (de octubre de 2007 a octubre de 2011) durante los que estuvo en vigor la normativa anterior. La batalla judicial no terminó hasta el pronunciamiento expreso del Tribunal Supremo en diversas sentencias de febrero de 2014, casi siete años después de la publicación del Decreto, en las que quedó plenamente establecida la legalidad de la norma.

1.1.3 Justificación del cambio normativo.

El Decreto 93/2007 incluye determinadas referencias relativas a la finalización de las concesiones otorgadas para la prestación del servicio de ITV (que tendrán lugar en 2019 para Tenerife y Gran Canaria y 2025 para el resto de islas). Se recoge en la norma que los concesionarios deben comunicar con un año de antelación su pretensión de continuar





prestando el servicio, bajo un régimen de autorización, y que la Administración tiene que verificar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones exigibles, para que el solicitante pueda continuar la prestación del servicio.

No obstante, es conveniente dejar establecido que los procedimientos vinculados a la reversión de las instalaciones se van a iniciar con suficiente antelación como para mantener la continuidad del servicio una vez llegada la fecha de finalización de los contratos concesionales, y que estos procedimientos deben realizarse salvaguardando los intereses generales y los derechos de los antiguos concesionarios.

Por otro lado, a partir de la experiencia acumulada en estos últimos años debemos convenir que el Reglamento de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, aprobado por el Decreto 93/2007, incluye procedimientos excesivamente intervencionistas que conlleva además la realización de ciertos trámites innecesarios e injustificados en la instrucción de los expedientes de estaciones de ITV, provocando con ello retrasos en la apertura de nuevas estaciones de ITV, e incrementos de costes a los promotores de ITV.

Además, esta situación no se compadece con los principios de simplificación y celeridad administrativa que debe inspirar la actuación de las Administraciones Públicas en su relación con los ciudadanos, así como el establecimiento de las medidas menos restrictivas para el ejercicio de las actividades económicas.

A este respecto, importa subrayar que el procedimiento establecido en el Decreto 93/2007 para la puesta en funcionamiento de una estación de ITV es bifásico, es decir, se establecen dos tipos de autorizaciones, la de instalación, y una vez construida la estación de ITV, la de funcionamiento, cuando, en aras de la simplificación del procedimiento, podría exigirse una única autorización administrativa.

Por otra parte, cualquier modificación en las condiciones administrativas y técnicas que dieron lugar a las autorizaciones de la estación, incluida un mero cambio de titularidad, requiere iniciar un nuevo procedimiento de autorización, lo cual incide negativamente en la simplificación y en la agilización administrativa del iter procedimental, con el consiguiente perjuicio para el promotor de la estación de ITV.

De esta manera, la propia norma dificulta el cumplimiento del objetivo bajo el que se dictó, que no era otro que liberalizar el sector de la ITV para elevar el nivel de competencia entre empresas y así mejorar el servicio y abaratar su coste para los usuarios.

Finalmente, es necesario que una Ley autonómica establezca un régimen sancionador específico en materia de ITV donde tipifique las infracciones, así como las sanciones administrativas frente a las conductas de los distintos agentes que operan en este sector que pudieran ser contrarias al ordenamiento jurídico.

Considerando, por tanto, que el Decreto 93/2007 debe ser profundamente modificado, de acuerdo con el planteamiento expuesto, y teniendo en cuenta además la necesidad de establecer reglas específicas en la reversión y enajenación de los bienes, para el momento en que finalice el plazo concesional, y de establecer un régimen sancionador específico en este sector, es por lo que es conveniente la aprobación de una ley autonómica reguladora de las bases jurídicas del sector de la inspección técnica de vehículos, a partir de la cual pueda aprobarse el correspondiente reglamento de desarrollo por parte del Gobierno de Canarias.





1.2 Identificación de los sectores afectados.

La iniciativa afecta directamente al sector de la gestión de estaciones de inspección técnica de vehículos, que actualmente en Canarias está formado por cinco grupos empresariales.

Pese a que prácticamente toda la población es usuaria de las estaciones de ITV, la repercusión de la iniciativa en otros sectores económicos es irrelevante, puesto que no afecta a la forma de realización de las inspecciones de vehículos, ni a su periodicidad.

No obstante, si de la iniciativa se derivara una mejora en el nivel de transparencia del mercado y una reducción de costes de las empresas gestoras del servicio, podría haber repercutir en una mejora en el precio del servicio a los usuarios.

1.3 Opinión de los sectores afectados y reivindicaciones planteadas.

La postura de las empresas del sector con respecto a la regulación autonómica de la ITV no es unánime. Las antiguas empresas concesionarias se han opuesto a la normativa canaria, porque consideraban que la apertura del mercado perjudicaba a sus intereses y pretendían continuar rigiéndose exclusivamente por los contratos concesionales.

Sin embargo, para las empresas que han iniciado la tramitación para conseguir la autorización de estaciones de ITV, los procedimientos se vuelven excesivamente complejos, especialmente cuando hay modificaciones de proyecto o en la titularidad de la instalación. Por tanto, las futuras empresas promotoras han de ser favorables a la nueva iniciativa, que le permitirá disponer de un marco regulatorio transparente y una reglamentación más sencilla.

Por parte de la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento, mediante oficios remitidos el 5 de mayo de 2016, se ha dado la oportunidad a las empresas del sector de manifestar sus reivindicaciones o de expresar sus propuestas al respecto. Además, se convocó a estas empresas a mantener una reunión con la Dirección General de Industria y Energía, con este mismo objetivo. Dicha reunión se celebró el día 9 de junio de 2016, con presencia de un representante de la Dirección General de Patrimonio y Contratación.

En el marco de estos contactos, por parte de las empresas, se efectuaron sugerencias o aportaciones para la futura normativa referidas a los siguientes aspectos:

- Finalización de los contratos concesionales: Debería abordarse en la Ley con toda la amplitud necesaria para clarificar el proceso de reversión y evitar incertidumbres.
- Planificación territorial de estaciones de ITV: A este respecto se manifiestan posturas enfrentadas entre las empresas, puesto que alguna de ellas considera que debe limitarse el número de estaciones de ITV, para evitar un exceso de oferta que conduciría a una disminución en el rigor en las inspecciones de vehículos y a un menor control de la actividad por parte de la Administración. Por el contrario, otras empresas se oponen a esta planificación, entendiéndolo que el mercado regulará el nivel de oferta.
- Garantía de prestación del servicio en zonas escasamente pobladas: Deben adoptarse medidas para garantizar el servicio en las islas de La Gomera, El Hierro y La Graciosa, sugiriéndose eximir a las instalaciones en estas islas de acreditación ENAC o ligar sugestión a estaciones en otras islas.





- **Desarrollo reglamentario de la Ley:** Debería modificarse el Decreto 93/2007 en aspectos tales como requisitos exigibles al personal, acreditación ENAC de las estaciones, tarifas a cobrar por las estaciones de ITV, procedimientos de autorización de estaciones, etc.
- Explotación de los bienes por parte de las empresas privadas, una vez finalizado el proceso de reversión de los mismos a la Administración. Las empresas concesionarias se inclinan por el arrendamiento de los bienes, sin concurrencia, a favor de las mismas, al amparo del artículo 91.1 de la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

2 ANÁLISIS DE LA INICIATIVA.

2.1 Objeto y finalidad de la iniciativa.

La implantación del sistema de autorización administrativa para la inspección técnica de vehículos, que en Canarias se efectuó mediante el Decreto 93/2007, ha posibilitado un notable incremento en la oferta de estaciones de ITV, que han pasado de 15 a 27 establecimientos en tres años. Este incremento de la oferta ha llevado aparejado un notable aumento del empleo en el sector y ha supuesto un beneficio considerable para muchos usuarios del servicio, que actualmente tienen más posibilidades de elección, que disponen de establecimientos más próximos a sus domicilios y que ya no tienen que sufrir largos tiempos de espera para ser atendidos.

La iniciativa tiene por objeto dar estabilidad al marco jurídico de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Canarias, estableciendo el régimen de autorización administrativa para los establecimientos donde se preste dicho servicio.

Por otro lado, la próxima finalización de los contratos concesionales en las islas de Tenerife y Gran Canaria, que afecta a diez estaciones de ITV, aconseja adoptar medidas para garantizar que la transición del régimen concesional al de autorización administrativa en estas instalaciones se efectúa de forma ágil y transparente, sin perjudicar a la prestación del servicio.

2.2 Relación de la normativa aplicable al objeto de la iniciativa y examen de su relación.

2.2.1 Normativa de la Unión Europea.

- 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 artículo 4.1 de esta Directiva establece la obligatoriedad de efectuar periódicamente inspecciones a los vehículos en centros autorizados por el Estado, que podrán ser de titularidad pública, o bien organismos privados autorizados para ello.

La iniciativa propone para que los centros de inspección de vehículos en Canarias se rijan por un sistema de autorización administrativa, sin descartar que, en determinadas situaciones excepcionales, la Administración pueda asumir, por sí misma o a través de un ente público, la gestión de algunos de estos centros. Ambas situaciones son perfectamente compatibles con lo establecido en la Directiva.





2.2.2 Normativa del Estado.

- Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones.

El artículo 7.2 de este Real Decreto-ley establecía que las inspecciones de vehículos debían efectuarse directamente por la Comunidad Autónoma o por otras entidades debidamente autorizadas por dicha Administración.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 332/2005, de 15 de diciembre de 2005, que resolvió diversos recursos de inconstitucionalidad contra el citado Real Decreto-ley, concluye que el artículo 7.2 de la norma vulnera las competencias autonómicas al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de ITV.

En cualquier caso, el establecimiento por parte de la Comunidad Autónoma de un régimen de autorización administrativa para la participación de los particulares en la gestión de las estaciones de ITV, como se establece en la iniciativa normativa, es perfectamente compatible con el Real Decreto-ley y con la sentencia del Tribunal Constitucional.

- Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

El artículo 2 de este Real Decreto reconoce la competencia autonómica para fijar el modelo de gestión de las estaciones de ITV, que podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas con su propio personal, en régimen de concesión administrativa o autorización.

Entre las opciones establecidas en la normativa estatal, el régimen de autorización administrativa es el que rige en Canarias para las estaciones de ITV puestas en marcha en los últimos tres años y el que la iniciativa propone aplicar a las estaciones que perviven del régimen concesional, una vez finalizadas las respectivas concesiones.

- 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.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo está tramitando un nuevo Real Decreto para transponer la Directiva 2014/45/UE a la legislación española y unificar y actualizar la normativa estatal en la materia.

El proyecto de norma, como no podía ser de otra manera, se somete al espíritu de la Directiva y mantiene la redacción del artículo 2 del Real Decreto 224/2008, por lo que la iniciativa también es compatible con la reglamentación estatal en tramitación.

2.2.3 Normativa autonómica.

- Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.





La iniciativa es totalmente coherente con la Ley del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, aunque trata de adaptarla a la situación concreta, derivada de la premisa de que debe garantizarse la continuidad del servicio de ITV a lo largo el proceso de reversión de las estaciones de ITV sujetas a contratos concesionales. Por ello, la iniciativa prevé que los procedimientos se inicien con suficiente antelación para que estén culminados en las fechas de finalización de las respectivas concesiones.

El anteproyecto de Ley se remite a los procedimientos previstos por la Ley del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias para la explotación de los bienes por parte de las empresas privadas, una vez terminado el proceso de reversión de los bienes a la Administración, si bien prevé que los procedimientos se inicien un año antes de la finalización de los contratos concesionales y que la efectividad de las resoluciones que, en su caso, se adopten en estos procedimientos solo se producirá tras finalizar la vigencia de los contratos concesionales.

2.3 Competencias autonómicas en la materia y posible afectación de otros títulos competenciales estatales, insulares o municipales.

La Comunidad Autónoma de Canarias tiene competencia exclusiva en materia de industria, de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria y crediticia estatal, conforme dispone el artículo 31.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias. En consecuencia, le corresponde a esta Comunidad Autónoma establecer el título jurídico a través del cual los particulares pueden participar en la gestión del servicio de inspección técnica de vehículos, tal como lo ha determinado, en su sentencia nº 332/2005, el Tribunal Constitucional, que declara que las Comunidades Autónomas que ostenta la competencia exclusiva en materia de industria tienen la potestad normativa para establecer el modelo de gestión del servicio de inspección técnica de vehículos a prestar por los particulares.

2.4 Previsión sobre las derogaciones parciales o íntegras de otras normas jurídicas.

El anteproyecto de ley no incluye la derogación expresa de ninguna norma.

2.5 Posibilidad de refundir en la iniciativa normativa planteada otras normas vigentes.

La iniciativa normativa planteada es muy específica, por lo que no cabe la refundición de otras normas vigentes.

2.6 ¿Cabe la alternativa cero? Otras alternativas factibles.

La alternativa cero implicaría dejar la reglamentación sobre ITV en Canarias sin cobertura legal y facilitaría la posibilidad de que las eventuales modificaciones reglamentarias, si son recurridas ante el contencioso-administrativo, pudieran ser objeto de suspensión judicial, tal como ha ocurrido en el pasado.

Por otro lado, si no se adoptan medidas específicas preparatorias para prever la reversión de las instalaciones sometidas a concesión, al finalizar los contratos concesionales en 2019, existe un riesgo notable que la mayor parte de las estaciones de ITV en Tenerife y Gran Canaria no continuaran prestando el servicio, lo que implicaría para muchos usuarios la imposibilidad de cumplir con sus obligaciones respecto a la inspección de sus vehículos y tendría un efecto muy grave sobre la seguridad vial.





2.7 Ámbito y extensión del desarrollo reglamentario.

El desarrollo reglamentario de la iniciativa se ceñirá básicamente a la normativa sobre requisitos y procedimiento para la autorización de las estaciones de ITV, así como a las condiciones de funcionamiento de estas estaciones y a las medidas de control por parte de la Comunidad Autónoma.

2.8 Previsiones sobre la entrada en vigor y régimen transitorio.

La ley debería entrar en vigor antes del final de 2017, para que pueda existir margen suficiente para tramitar la enajenación anticipada de las diez estaciones de ITV cuyo contrato concesional finaliza en 2019.

El régimen transitorio previsto en la iniciativa se refiere a la situación en que se encontrarán las estaciones sometidas a régimen concesional, desde la aprobación de la ley hasta que finalicen sus respectivos contratos concesionales y su posterior adaptación al régimen de autorización administrativa, para lo que se establece un plazo de un año.

2.9 Reflexión sobre el grado de dificultad de su interpretación por parte de los destinatarios.

El anteproyecto de ley afecta a empresas del sector o que desean incorporarse al mismo y que no deberían tener problemas de interpretación, puesto que está redactado utilizando términos similares a los que emplea el resto de la normativa sectorial, tanto de la Unión Europea como estatal.

2.10 Creación de nuevos órganos administrativos.

La iniciativa no prevé la creación de nuevos órganos administrativos.

2.11 Relación de la iniciativa con las políticas transversales.

La iniciativa está dirigida específicamente a un subsector muy concreto, por lo que no tiene relación con las políticas transversales.

2.12 ¿Es necesario formar al personal encargado de la ejecución de la iniciativa?

No.

2.13 ¿Existe el deber de comunicar a las instituciones comunitarias la nueva regulación?

No.

2.14 ¿Quién deberá asumir la ejecución?

La ejecución de la ley, una vez aprobada, corresponderá principalmente a la Dirección General de Industria y Energía. Además, la Dirección General de Patrimonio y Contratación tendrá que involucrarse en la parte correspondiente a la finalización de las concesiones administrativas y su correspondiente reversión, desafectación y enajenación, o arrendamiento.





3 MEMORIA ECONÓMICA.

3.1 Evaluación del impacto económico de la disposición en el entorno socioeconómico al que va a afectar.

La iniciativa no debería tener un impacto económico directo apreciable en el entorno socioeconómico al que va a afectar, que es el subsector de la inspección técnica de vehículos. A medio plazo, en la medida en que favorezca la competencia empresarial, la iniciativa puede contribuir a disminuir el coste de la ITV para los usuarios.

3.2 Evaluación del impacto financiero en los ingresos y gastos de la administración autonómica, sus organismos autónomos y demás entes públicos pertenecientes a la misma.

La iniciativa se tramita en el contexto de la finalización de las concesiones administrativas por la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos y de las concesiones demaniales de dos estaciones de ITV públicas: la estación 3501, situada en el Polígono Industrial de Las Torres, en Gran Canaria, y la estación 3801, situada en el Polígono Industrial de Güímar, en Tenerife.

La finalización de las concesiones por la prestación del servicio de ITV no tendrá repercusión en los ingresos y gastos de las administraciones públicas, puesto que el Decreto 93/2007 eximió a las empresas concesionarias del abono de los cánones correspondientes.

Sin embargo, esta finalización llevará implícita la de las concesiones demaniales de las dos estaciones de ITV públicas, por las que la Comunidad Autónoma percibe actualmente un canon total de 80.992,75 euros anuales, que dejará de percibir como consecuencia, no tanto de la iniciativa, como de la finalización de los contratos concesionales.

Por otro lado, la finalización de los contratos concesionales y la consiguiente reversión de las instalaciones permitirá la enajenación o arrendamiento de diez estaciones de ITV, cuyo importe, pendiente de la tasación que oportunamente se efectúe, revertirá en las arcas de la Comunidad Autónoma.

3.3 Evaluación del impacto financiero en los ingresos y gastos de otras administraciones.

La finalización de las concesiones del servicio de ITV podría afectar a tres ayuntamientos, que son titulares de los terrenos en los que se asientan tres estaciones de ITV, si bien siempre podrían subrogarse los nuevos titulares de las estaciones en las obligaciones de los actuales concesionarios.

3.4 Evaluación de las medidas que se proponen y que pudieran tener incidencia fiscal.

El anteproyecto de ley no tiene incidencia fiscal.

3.5 Análisis de la acomodación de la iniciativa a los escenarios presupuestarios plurianuales y en su caso al programa de actuación plurianual.

La iniciativa no guarda relación con los escenarios presupuestarios plurianuales.





3.6 Análisis del impacto sobre planes y programas generales y sectoriales.

La iniciativa no guarda relación con los planes y programas generales y sectoriales.

3.7 Análisis del impacto sobre los recursos humanos.

La iniciativa por sí misma no tiene impacto sobre los recursos humanos.

No obstante, de acuerdo con los pliegos de condiciones de los respectivos concursos de los que se derivaron las actuales concesiones, al finalizar los contratos concesionales, la Comunidad Autónoma se subroga en las obligaciones del concesionario sobre el personal -un colectivo formado actualmente por unas 210 personas-, garantizando su continuidad en sus puestos de trabajo.

3.8 Análisis sobre la necesidad de adoptar medidas en relación con la estructura organizativa.

Si la ley cuya tramitación se inicia se aprobara con antelación suficiente, no sería preciso adoptar medidas en relación con la estructura organizativa. En caso contrario, podría ser necesario prever la gestión pública de alguna o todas las estaciones de ITV afectadas por la finalización de las concesiones, incluyendo el cobro de tasas o tarifas por inspección, así como el cobro a los usuarios de la tasa de tráfico y su liquidación a la Dirección General de Tráfico.

3.9 Análisis de otros aspectos con implicación en la estructura o en el régimen presupuestario.

No se prevén otros aspectos que tengan implicación en la estructura o en el régimen presupuestario.

3.10 En las normas que regulen tasas y precios públicos y privados, el resultado de la relación coste/beneficio.

La iniciativa no regula tasas ni precios públicos.

3.11 Cuantía previsible de las cargas económicas sobre los destinatarios u otras personas afectadas.

La iniciativa no provoca cargas económicas.

3.12 Otros costes sociales previsibles de la iniciativa.

No se prevén otros costes sociales.

4 OTROS DOCUMENTOS.

4.1 Estudios, documentos o informes que sean convenientes para un mejor conocimiento de los efectos de la normativa pretendida, de las razones que la justifican y de su impacto presupuestario.

No es preciso incorporar más estudios.





4.2 Informe de participación.

La iniciativa ha sido sometida a un proceso de participación por parte de las empresas del sector, a las que se ha invitado a manifestar sus reivindicaciones y propuestas.

Como consecuencia de este proceso se han incorporado al anteproyecto de ley determinadas referencias al proceso de reversión de las estaciones de ITV y a la posibilidad de arbitrar medidas diferenciadas en los mercados en los que pudiera no quedar cubierto el servicio de inspección técnica de vehículos.

4.3 Informe sobre el impacto por razón de género.

La iniciativa tiene un impacto de género nulo, puesto que, no existiendo desigualdades de partida en relación la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, no se prevé modificación alguna de esta situación.

4.4 Informe del impacto sobre el tejido empresarial.

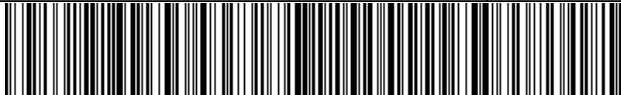
No se prevé que la medida tenga un impacto significativo sobre el tejido empresarial, aunque, en la medida en que contribuya a liberalizar el mercado, puede facilitar la incorporación de nuevas iniciativas empresariales al subsector de la inspección técnica de vehículos.

4.5 Análisis de impacto normativo requeridos por normas sectoriales que deban realizarse en el momento de preparación y distribución del anteproyecto de ley.

No existen normas sectoriales que deban realizarse en la preparación o distribución del anteproyecto de ley.

En Las Palmas de Gran Canaria, a

**EL CONSEJERO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA,
COMERCIO Y CONOCIMIENTO**
Pedro Ortega Rodríguez

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
PEDRO MANUEL ORTEGA RODRIGUEZ -	Fecha: 09/09/2016 - 10:47:42
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0hc48y0gonpbDc1Bm62tTpQ4ReoxdnCnN	 
El presente documento ha sido descargado el 09/09/2016 - 11:49:30	

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0oZfqhRjrdkda1H9HD5Hhr2R8dwQER4PC	 
---	--

ANTEPROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN CANARIAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La competencia relativa a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV) fue transferida en el año 1984 por el Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, la cual asumió directamente la construcción y explotación de diversas estaciones de ITV en Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote y Fuerteventura, además de proveerse de una estación móvil para cubrir el servicio en las islas que no disponían de estación de ITV.

La primera norma autonómica que reguló este servicio fue el Decreto 94/1986, de 6 de junio, por el que se regula la red de estaciones de inspección técnica de vehículos automóviles en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias. Esta norma estableció un régimen mixto de explotación del servicio, que sería gestionado bien directamente por la Comunidad Autónoma, o a través de empresas, en régimen de concesión administrativa.

En aplicación de esta regulación, la Consejería competente en materia de industria convocó diversos concursos en 1988 para la explotación del servicio en las islas de Gran Canaria y de Tenerife (que fueron divididas en tres zonas concesionales cada una) y en 1995 en el resto de islas, bajo el régimen de concesión administrativa.

En este periodo, además, la Administración autonómica fue cediendo la explotación de las estaciones públicas de ITV a las empresas concesionarias correspondientes a las zonas concesionales en las que estaban situadas, en virtud de la formalización de los correspondientes contratos administrativos, con lo que la gestión del servicio quedó totalmente privatizada.

La Consejería competente en materia de industria inició en 2005 la tramitación de una norma que permitiera la entrada en el mercado de nuevos operadores con la finalidad de aumentar la competencia empresarial en el sector de la ITV, lo que redundaría en beneficio de los usuarios.

El resultado fue la aprobación del Decreto 93/2007, de 8 de mayo, por el que se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

El Decreto 93/2007, de 8 de mayo, se redactó basándose en el artículo 7.2 del Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones. No obstante, la sentencia del Tribunal Constitucional nº 332/2005, de 15 de diciembre, declaró que el artículo 7.2 del Real Decreto Ley 7/2000 vulnera las competencias autonómicas en materia de industria, al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de ITV, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas con competencia exclusiva en materia de industria puedan dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre que no violen los mandatos o impidan alcanzar los fines perseguidos por la legislación estatal.

A este respecto, importa subrayar que la Consejería competente en materia de industria continuó con la tramitación del Decreto autonómico, amparándose en que la propia sentencia declara que las Comunidades Autónomas que ostentan la competencia exclusiva en materia de industria tienen la potestad normativa para establecer el modelo de gestión del servicio de inspección técnica a prestar por los particulares.

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0CA3e0ZxQ2KhWH-QKrVhzZz5sN3j1ifGR



En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0oZfqhRjrdkda1H9HD5HhR2R8dwQER4PC





El Decreto finalmente aprobado, además de instaurar el sistema de autorización administrativa para el servicio de ITV y de aprobar el correspondiente Reglamento, clarificaba la situación en que quedaban las empresas concesionarias como consecuencia del nuevo régimen jurídico de prestación del servicio, y dictaba reglas relativas a la reversión de las instalaciones, una vez finalizadas las correspondientes concesiones.

En este aspecto, resulta conviene clarificar en líneas generales las actuaciones que deberán realizarse como consecuencia de la nueva situación patrimonial sobrevenida tras las citadas reversiones, atendiendo al nuevo marco legal en el que ya no existe la figura concesional como instrumento regulador de la relación entre las entidades prestadoras del servicio y la Consejería competente en materia de industria, y armonizando tales actuaciones con la necesidad de garantizar la continuidad del servicio.

La presente ley se dicta bajo los parámetros fijados por la Directiva 2014/45/UE, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y siguiendo el pronunciamiento judicial del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea recogido en su Sentencia de 15 de octubre de 2015 (asunto C-168-14), de que la Directiva de Servicios no es aplicable al sector de la inspección técnica de vehículos, al amparo de lo previsto en el artículo 2.2.d) del la citada Directiva, el cual excluye de su aplicación a los servicios de ámbito del transporte.

Por tanto, la presente ley responde a la finalidad de establecer el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de ITV en Canarias, pero respetando el principio de libertad de establecimiento consagrado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Finalmente, es necesario que una ley autonómica establezca un régimen sancionador específico en materia de ITV donde tipifique las infracciones, así como las sanciones administrativas frente a las conductas de los distintos agentes que operan en este sector que pudieran ser contrarias al ordenamiento jurídico.

La ley consta de doce artículos, agrupados en tres capítulos, e incluye dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.

El primer capítulo establece disposiciones de carácter general relativas a la ley, definiendo en primer lugar su objeto y el régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos, para, a continuación, dictar determinadas prescripciones generales de regulación de la actividad de prestación de este servicio por parte de las empresas y de la intervención administrativa en el sector.

El segundo capítulo establece determinados criterios relativos a la finalización de las distintas concesiones administrativas, de forma que se cumpla con las prescripciones de la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias y que, en cualquier caso, se garantice la continuidad del servicio en las instalaciones afectadas por el vencimiento de sus respectivos contratos concesionales.

Por último, el tercer capítulo establece el régimen sancionador aplicable al sector de la inspección técnica de vehículos, tipificando las infracciones, cuantificando las sanciones correspondientes y definiendo la posibilidad de suspensión de la actividad y las competencias administrativas en la materia.





CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto.

El objeto de la presente ley es establecer el régimen jurídico de la inspección técnica de vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y definir las normas por las que se regirá la extinción de las concesiones otorgadas para la prestación de este servicio en las diferentes zonas concesionales de Canarias.

Artículo 2.- Régimen jurídico.

El régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos en Canarias es el de autorización administrativa.

Artículo 3.- Regulación de la actividad.

1. La actividad de inspección técnica de vehículos en Canarias se prestará en régimen de libre competencia empresarial, sin exclusividades territoriales.

2. La actividad estará sometida a control permanente por parte de la Consejería competente en materia de industria, que velará por que las inspecciones de vehículos se efectúen de acuerdo según los criterios definidos en los manuales oficiales. La Consejería competente en materia de industria comprobará también que se mantienen de las condiciones exigibles al personal inspector y a las empresas y establecimientos autorizados.

3. Cuando dificultades técnicas o económicas impidan a los operadores privados la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en una isla o parte de ella, la Consejería competente en materia de industria podrá asumir la gestión directa del servicio, o encargar dicha gestión, de forma indirecta, a una sociedad de economía mixta.

4. El Gobierno regulará por Decreto el procedimiento de otorgamiento y revocación de la autorización, así como los requisitos técnicos exigibles para la prestación de la actividad de inspección técnica de vehículos, para asegurar la calidad, imparcialidad y objetividad de las inspecciones y garantizar la competencia efectiva entre los distintos operadores.

5. Con el fin de garantizar los derechos de los usuarios, y por razones imperiosas de interés general, la Consejería competente en materia de industria podrá establecer, para aquellas islas en las que no exista competencia empresarial entre establecimientos de inspección técnica de vehículos, criterios técnicos y de mercado que sean específicos y diferenciados de los que se establezcan para estos establecimientos cuando estén situados en el resto de los territorios insulares.

CAPÍTULO II DISPOSICIONES RELATIVAS AL ANTIGUO RÉGIMEN CONCESIONAL

Artículo 4.- Extinción del régimen concesional.

1. Las concesiones del servicio de inspección técnica de vehículos otorgadas antes de la entrada en vigor de esta ley, incluyendo sus correspondientes contratos concesionales,





permanecerán vigentes hasta su extinción en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley y en el resto de la normativa de aplicación.

2. Finalizado el plazo de vigencia de las concesiones, los terrenos, obras, instalaciones y equipos afectos a todas las estaciones de inspección técnica de vehículos, tanto las ejecutadas por los concesionarios como las gestionadas por éstos en base a una concesión demanial, revertirán a la Comunidad Autónoma de Canarias como bienes patrimoniales, sin que el concesionario tenga derecho a percibir ninguna indemnización.

3. La recepción formal de los bienes, como consecuencia del proceso de reversión, se hará por la Consejería competente en materia de industria, a través del correspondiente acta de toma de posesión.

Artículo 5.- Actuaciones relativas a los bienes objeto de reversión.

1. Al menos con un año de antelación a la finalización de los respectivos contratos concesionales y en relación con los bienes revertidos, las consejerías competentes en materia de industria y de hacienda propondrán las actuaciones e instruirán los procedimientos oportunos al amparo de las disposiciones contenidas en la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, tomando en consideración el nuevo marco legal regulador de la actividad de Inspección Técnica de Vehículos y garantizando la continuidad de la prestación del servicio. La efectividad de las resoluciones que, en su caso, se adopten en estos procedimientos solo se producirá tras finalizar la vigencia de los contratos concesionales.

2. En los procedimientos patrimoniales que se instruyan, los concesionarios tendrán, en su caso, el derecho de adquisición preferente o de cualquier otro a su favor que determine la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias o cualquier otra normativa que le sea de aplicación.

Artículo 6.- Fianzas.

1. Los antiguos concesionarios del servicio de inspección técnica de vehículos podrán solicitar la devolución de las fianzas depositadas dos meses después de producida la reversión de la instalación en los términos y con los requisitos señalados en los correspondientes pliegos concesionales.

2. La devolución de las correspondientes fianzas precisará de resolución favorable de la Consejería competente en materia de industria, en la que se deberá incluir aspectos referentes a la idoneidad en la transferencia de la gestión de cada estación de inspección técnica de vehículos y al correcto estado de conservación de las obras y de funcionamiento de los equipos de las estaciones de inspección técnica de vehículos afectadas.

CAPÍTULO III INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 7.- Clasificación de las infracciones.

Serán consideradas infracciones a la presente ley las siguientes:

A) Son infracciones muy graves las siguientes:





- a) La reincidencia en falta grave por la que se hubiese sido sancionado en el plazo de los dos años anteriores a la comisión de la misma.
- b) La negativa absoluta a facilitar información o prestar colaboración al personal inspector.
- c) Las tipificadas como infracciones graves, cuando de las mismas resulte un daño muy grave o se derive un peligro muy grave e inminente para las personas, la seguridad vial, la flora, la fauna, los bienes o el medio ambiente.

B) Son infracciones graves las siguientes:

- a) La puesta en funcionamiento de estaciones inspección técnica de vehículos o de ampliaciones de las mismas careciendo de la correspondiente autorización.
- b) La realización de la actividad sin cumplir los requisitos exigidos.
- c) La resistencia a permitir el acceso o facilitar la información requerida por la Administración pública competente.
- d) El incumplimiento de los requerimientos específicos y de las medidas cautelares que formule la autoridad competente, cuando se produzca de modo reiterado.
- e) La expedición de certificados o informes cuyo contenido no se ajuste a la realidad de los hechos.
- f) El incumplimiento de las prescripciones dictadas por la autoridad competente, en cuestiones de seguridad o medio ambientales.
- g) La utilización incorrecta de equipos e instalaciones y la inadecuada conservación y mantenimiento de instalaciones, si de ello puede resultar un peligro para las personas, la seguridad vial, la flora, la fauna, los bienes o el medio ambiente.
- h) La realización de una inspección vulnerando las directrices de la Administración competente, cuando suponga riesgo grave para la seguridad.
- i) La realización de inspecciones mediante equipos que no cumplan con las prescripciones reglamentarias.
- j) La reiteración de inspecciones vulnerando las directrices de la Administración competente o actuaciones contrarias al manual de inspecciones que implique niveles de rechazo en una estación muy por debajo de la media de Canarias.
- k) La reincidencia en falta leve por la que se hubiese sido sancionado en el plazo de los dos años anteriores a la comisión de la misma.
- l) Las desviaciones detectadas en las auditorias de los procesos oficiales de acreditación técnica, que sean calificadas como “no conformidades”, o calificación equivalente, por la Entidad Nacional de Acreditación, como consecuencia de incumplimientos reglamentarios o de procedimiento.





- m) El ejercicio de la actividad en una estación de ITV sin contar con la acreditación en vigor para dicha estación, expedida por la Entidad Nacional de Acreditación, según los términos establecidos reglamentariamente.

C) Son infracciones leves las siguientes:

- a) La realización de una inspección vulnerando las directrices de la Administración competente, cuando no suponga riesgo grave para la seguridad.
- b) El incumplimiento de los requerimientos específicos o las medidas cautelares que formule la autoridad competente dentro del plazo concedido al efecto, siempre que se produzca por primera vez.
- c) La falta de subsanación de las deficiencias detectadas en inspecciones y revisiones reglamentarias en el plazo señalado en el acta correspondiente o la falta de acreditación de tal subsanación ante la Administración Pública competente, siempre que dichas deficiencias no constituyan infracción grave o muy grave.
- d) La inadecuada conservación y mantenimiento de las instalaciones, cuando no constituya infracción grave o muy grave.
- e) La falta de colaboración con las Administraciones Públicas en el ejercicio por éstas de sus funciones de inspección y control derivadas de esta ley.
- f) El incumplimiento, por simple negligencia, de los requisitos, obligaciones establecidas en la normativa vigente siempre que se produzca riesgo para las personas, la flora, la fauna, las cosas o el medio ambiente y éste sea de escasa incidencia.

Artículo 8.- Sanciones.

1. Las infracciones serán sancionadas en la forma siguiente:

- a) Las infracciones leves con multas de hasta 3.005,06 euros.
- b) Las infracciones graves con multas desde 3.005,07 hasta 90.151,82 euros.
- c) Las infracciones muy graves con multas desde 90.151,83 hasta 601.012,10 euros.

2. Para determinar la cuantía de las sanciones se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

- a) La importancia del daño o deterioro causado.
- b) El grado de participación y el beneficio obtenido.
- c) La capacidad económica del infractor.
- d) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
- e) La reincidencia.

Artículo 9.- Suspensión de la actividad.

1. En los supuestos de infracciones muy graves, podrá también acordarse la suspensión de la actividad o el cierre del establecimiento por un plazo máximo de cinco años.

2. Se acordará la suspensión de la autorización administrativa para ejercer la actividad de Inspección Técnica de Vehículos en una estación de ITV en el supuesto de que, referida a





dicha estación, la acreditación expedida por la Entidad Nacional de Acreditación no se haya presentado o renovado en el plazo establecido o haya perdido su vigencia por cualquier circunstancia, en los términos establecidos reglamentariamente. En el caso de que hayan transcurrido dos años desde la resolución de suspensión del título habilitante, sin que el titular de la estación de ITV haya aportado ante la Administración competente la acreditación favorable de la Entidad Nacional de Acreditación, el Centro directivo competente en materia de industria procederá a la revocación de la autorización administrativa, previa audiencia al interesado.

Artículo 10.- Prescripción.

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta ley será de cinco años para las muy graves, tres para las graves y uno para las leves, a contar desde su total consumación. El cómputo del plazo de prescripción se iniciará en la fecha en que se hubiera cometido la infracción o, si se trata de una actividad continuada, en la fecha de su cese.

2. El plazo de prescripción de las sanciones establecidas en esta ley será de cinco años para las referidas a infracciones muy graves, tres para las graves y uno para las leves.

Artículo 11.- Procedimiento.

1. La imposición de las sanciones administrativas se ajustará a la normativa que rige el procedimiento administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora.

2. El plazo máximo para la resolución y notificación de los procedimientos sancionadores tramitados al amparo de esta ley será de un año, a contar desde la fecha en que se produjo el acto administrativo del inicio del procedimiento sancionador.

Artículo 12.- Competencia para resolver.

La imposición de las sanciones por la comisión de infracciones muy graves, graves y leves corresponderá a los órganos administrativos fijados por el Reglamento Orgánico de la Consejería competente en materia de industria.

Disposición transitoria primera.- Finalización de las concesiones.

Una vez terminado el plazo de vigencia de las respectivas concesiones, los titulares de las correspondientes estaciones de inspección técnica de vehículos dispondrán de un plazo de un año para solicitar la pertinente autorización administrativa, que será otorgada, en los términos que establezca la normativa de aplicación, siempre que la instalación reúna los requisitos técnicos exigibles, teniendo en cuenta las excepciones que hayan sido reconocidas por el órgano competente.

Disposición transitoria segunda.- Vigencia de las normas anteriores.

Hasta que se materialice el desarrollo reglamentario de la presente ley, y en lo que no se oponga a lo establecido en la misma, permanecerán vigentes el Decreto 93/2007, de 8 de mayo, por el que se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección





Técnica de Vehículos, así las normas que regulan el sector de la inspección técnica de vehículos en Canarias.

Disposición final primera.- Desarrollo normativo.

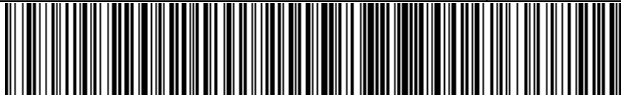
El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias que se requieran para el desarrollo y aplicación de la presente ley.

Disposición final segunda.- Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

En Las Palmas de Gran Canaria, a

**EL CONSEJERO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA,
COMERCIO Y CONOCIMIENTO**
Pedro Ortega Rodríguez

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
PEDRO MANUEL ORTEGA RODRIGUEZ - CONSEJERO	Fecha: 05/10/2016 - 10:37:31
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0CA3e0ZxQ2KhWH-QKrVhzZz5sN3j1ifGR	 
El presente documento ha sido descargado el 05/10/2016 - 13:01:50	

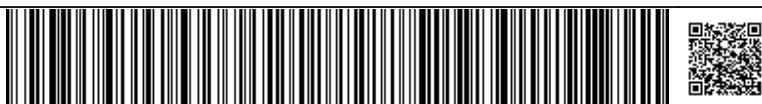
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0oZfqhRjrdkda1H9HD5Hhr2R8dwQER4PC	 
--	--



INFORMACIÓN SOBRE LA/S FIRMA/S Y REGISTRO/S DEL PRESENTE DOCUMENTO:

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
CEFERINO JOSÉ MARRERO FARIÑA - SECRETARIO/A GENERAL	Fecha: 10/10/2016 - 15:51:32
Este documento ha sido registrado electrónicamente:	
ENTRADA - N. General: 0 / 2016 - N. Registro: REU / 226809 / 2016	Fecha: 11/10/2016 - 10:47:10
ENTRADA - N. General: 0 / 2016 - N. Registro: EPSV / 152254 / 2016	Fecha: 11/10/2016 - 10:28:44
ENTRADA - N. General: 0 / 2016 - N. Registro: SCSG / 9022 / 2016	Fecha: 11/10/2016 - 10:27:39
ENTRADA - N. General: 0 / 2016 - N. Registro: RGN1 / 257950 / 2016	Fecha: 11/10/2016 - 09:55:40
ENTRADA - N. General: 0 / 2016 - N. Registro: CPJI / 128396 / 2016	Fecha: 11/10/2016 - 09:15:06
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14661 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:49:13	Fecha: 11/10/2016 - 08:49:13
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14660 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:48:28	Fecha: 11/10/2016 - 08:48:28
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14658 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:47:30	Fecha: 11/10/2016 - 08:47:30
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14657 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:46:38	Fecha: 11/10/2016 - 08:46:38
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14656 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:46:00	Fecha: 11/10/2016 - 08:46:00
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14654 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:45:06	Fecha: 11/10/2016 - 08:45:06
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14653 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:44:04	Fecha: 11/10/2016 - 08:44:04
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14652 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:43:22	Fecha: 11/10/2016 - 08:43:22
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14650 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:42:43	Fecha: 11/10/2016 - 08:42:43
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 14649 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:42:01	Fecha: 11/10/2016 - 08:42:01
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 2160 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:41:24	Fecha: 11/10/2016 - 08:41:24
REGISTRO INTERNO - N. Registro: PGSG / 2159 / 2016 - Fecha: 11/10/2016 08:27:11	Fecha: 11/10/2016 - 08:27:11

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:
0oZfqhRjrdkda1H9HD5HHR2R8dwQER4PC



El presente documento ha sido descargado el 13/10/2016 - 07:48:52