

D I C T A M E N 2 0 4 / 2 0 2 5

(Pleno)

San Cristóbal de La Laguna, a 13 de mayo de 2025.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo (EXP. 143/2025 PD)**.

F U N D A M E N T O S

I

Sobre la solicitud y preceptividad del dictamen

1. Mediante escrito del Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias de 26 de marzo de 2025 (con registro de entrada de 28 de marzo de 2025), se solicita de este Consejo Consultivo dictamen sobre el Proyecto de Decreto (en adelante PD) por el que se modifica el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo, en virtud de lo previsto en los arts. 11.1.B.b) y 20 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC).

A la solicitud de dictamen se acompaña el certificado del Acuerdo de toma en consideración por el Gobierno del Proyecto de Decreto -en adelante, PD- y de solicitud de dictamen, adoptado en sesión del Consejo de Gobierno de 24 de marzo de 2025 (art. 50.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Canarias, aprobado por Decreto 181/2005, de 26 de julio).

2. Tal solicitud tiene carácter preceptivo, de acuerdo con lo previsto en el art. 11.1.B.b) de la citada Ley 5/2002, según el cual procede solicitud de dictamen al Consejo Consultivo de Canarias cuando se trata de «*Proyectos de reglamento de*

* Ponente: Sr. de Millán Hernández.

ejecución de leyes autonómicas, de desarrollo de normas básicas del Estado y, en su caso, de normas de la Unión Europea».

En este sentido, la norma proyectada constituye modificación del Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, dictado en cumplimiento del mandato previsto en la disposición final segunda de la Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias.

3. La solicitud de dictamen ha sido cursada por el procedimiento ordinario (art. 20.1 LCCC).

II

Sobre la tramitación del procedimiento de elaboración del PD

1. La presente iniciativa reglamentaria se rige en cuanto a su procedimiento de elaboración y aprobación por lo dispuesto en el art. 80 de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias (LPGC). Resulta asimismo de aplicación el Decreto 15/2016, de 11 de marzo, del Presidente, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura (Decreto 15/2016), en lo que no se oponga al precepto legal citado.

2. Por lo que a la concreta tramitación se refiere, consta en el expediente remitido a este Consejo Consultivo, además del texto del PD y el certificado del Acuerdo gubernativo antes aludido, la emisión y realización de los siguientes informes y trámites preceptivos:

- Informe de iniciativa reglamentaria, emitido por la Directora General de Industria, de 17 de julio de 2024. Se integran en el presente informe los siguientes contenidos:

I.- Identificación de la situación jurídica y de hecho.

II.- Justificación y contenido de las medidas.

III.- Alternativas a la actuación.

IV.- Aspectos técnico-jurídicos

V.- Memoria Económica. Efectos económicos y sociales.

IV.- Impactos normativos requeridos por las normas sectoriales:

- Informe de impacto por razón de género, de conformidad con el art. 6.2 de la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres, y con las Directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias, y su guía metodológica, aprobadas respectivamente por Acuerdos del Gobierno de Canarias de 26 de junio y 10 de julio de 2017.

Así mismo, se incorpora el informe de impacto sobre la identidad y expresión de género, exigido por el art. 13 de la Ley 2/2021, de 7 de junio, de igualdad social y no discriminación por razón de identidad de género, expresión de género y características sexuales.

- Informe sobre participación ciudadana, señalando al respecto: «No se ha realizado el trámite de participación pública al amparo de lo que establece el artículo 80.3.f) de la Ley, según el cual no será necesario el trámite de consulta pública previa cuando se trate de reglamentos cuyo contenido venga sustancialmente determinado por una norma de rango superior o por acuerdos vinculantes adoptados, de acuerdo con la legislación básica, por órganos mixtos Estado-comunidad autónoma, como es el caso. Tampoco es necesario el trámite de audiencia por tratarse de una disposición que no afecta a los derechos e intereses legítimos de las personas, según dispone el artículo 80.7 de la referida Ley».

- Informe sobre evaluación del impacto empresarial, de conformidad con lo dispuesto en el art. 17 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Fomento y Consolidación del Emprendimiento, el Trabajo Autónomo y las Pymes en la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Informe sobre impacto en la infancia y la adolescencia, según lo previsto en el art. 22 *quinquies* de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

- Informe sobre impacto en la familia, de conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.

- Informe de impacto por razón de cambio climático [apartado tercero, letra h), del art. 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética].

Tales informes constan reiterados por parte de la Dirección General de Industria, en fecha 14 de noviembre de 2024 (informes relativos a la memoria económica y los informes sobre los distintos impactos).

No obstante, se advierte que no se ha incorporado el informe de impacto normativo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, de conformidad con la Disposición Adicional quinta de la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, a pesar de que se cita como emitido en el informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Autónomos, el 7 de marzo de 2025.

- Orden n.º 67/2024, de 23 de julio, del Consejero de Economía, Industria, Comercio y Autónomos, por la que se dispone la iniciación del procedimiento de elaboración del PD que nos ocupa.

- Documentación relativa al traslado del Proyecto de Decreto, con fecha 8 de agosto de 2024, a los distintos Departamentos de la Administración autonómica, habiendo realizado observaciones la Consejería de Hacienda y Relaciones con la Unión Europea (6 de septiembre de 2024) y remitiendo escrito la de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes en el que manifiesta que no realiza observaciones (9 de septiembre de 2024).

- En esta misma fecha se otorgó trámite de audiencia a los Cabildos Insulares; al Ministerio de Industria y Turismo, así como a los sectores afectados (arts. 133 LPACAP y 80.7 LPGC), habiendo presentado alegaciones ITV (...) (6 de septiembre de 2014), (...) (10 de septiembre de 2024) y (...) (20 de septiembre de 2024), aportándose al expediente las alegaciones presentadas. La Secretaría de Estado de Industria remite escrito el 22 de agosto de 2024 en el que comunica que no realiza observaciones.

- Informe de valoración de las observaciones y alegaciones presentadas en los referidos trámites, emitido por la Directora General de Industria el 2 de octubre de 2024.

- Informe de la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos del Gobierno, de 8 de noviembre de 2024 [art. 20.f) del Reglamento del Servicio Jurídico, aprobado por Decreto 19/1992, de 7 de febrero], así como informe de la Directora General de Industria, de 14 de noviembre de 2024, en relación con sus observaciones.

- Informe de la Oficina Presupuestaria de la Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes del Gobierno de Canarias, de 20 de enero de 2025 [art. 2.2, letra f) del Decreto 153/1985, de 17 de mayo, modificado por Decreto 234/1988, por el que se crean las Oficinas Presupuestarias de las Consejerías del Gobierno de Canarias].

- Informe de la Dirección General de Planificación y Presupuesto, de 25 de febrero de 2025 [normas octava a undécima del Decreto 15/2016 y art. 27.2, letra h), del Reglamento Orgánico de la Consejería de Hacienda y Relaciones con la Unión Europea, aprobado por Decreto 107/2024, de 31 de julio].

- Informe de valoración del informe de impacto de género, de 5 de marzo de 2025 (Directriz Sexta del Anexo al Acuerdo por el que se establecen las directrices para la elaboración y contenido básico del informe de impacto por razón de género en los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Gobierno de Canarias, publicada por Resolución de 27 de junio de 2017, en relación con el art. 9.14 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, aprobado por Decreto 137/2016, de 24 de octubre).

- Informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Industria, Comercio y Autónomos, de 7 de marzo de 2025 [art. 15.5, letra a) del Decreto 212/1991, de 11 de septiembre, de organización de los Departamentos de la Administración Autonómica de Canarias].

- Informe de la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno, de 18 de marzo de 2025 (art. 2 del Decreto 43/2024, de 16 de abril, del Presidente, por el que se regula la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno y de las Comisiones Delegadas del Gobierno).

III

Sobre el objeto, justificación y finalidad del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto que nos ocupa viene a modificar el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo, con una doble finalidad, que como señala el Preámbulo del PD, consiste en dar respuesta a la necesidad de *«actualizar las previsiones de la normativa laboral que desde 2020 ha sufrido cambios significativos en materia de conciliación laboral, y, por otro, de armonizar sus exigencias con la normativa estatal en lo relativo al tiempo de experiencia exigible al personal técnico que ha de*

ostentar la dirección técnica de las estaciones de inspección técnica de vehículos para acreditar su capacitación técnica».

Ello se justifica, también en el Preámbulo del PD, en los siguientes términos:

«En este sentido, el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, de ámbito estatal, establece requisitos de capacitación técnica para los directores técnicos de las estaciones ITV mediante adiestramiento del personal a realizar en los departamentos de formación propios de la empresa que gestiona la estación ITV.

A nivel autonómico, sin embargo, el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo, establece para los aspirantes a la dirección técnica, además de una titulación específica, la necesidad de contar con un año de experiencia en actividades profesionales o laborales relacionadas con la automoción, circunstancia que, si bien pudo constituir un fórmula válida en su momento para acreditar la capacitación, hoy constituye un escollo insalvable para los operadores de ITV a los que le es imposible encontrar en el mercado de trabajo canario aspirantes que cumplan dicho requisito. El motivo reside en los cambios normativos en materia de conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores regulada en el Estatuto de los Trabajadores, que redundan en una mayor contratación de técnicos ante la sucesión de bajas por maternidad/paternidad, incompatible con la disponibilidad de técnicos el mercado actual de trabajo y la necesidad de permanencia continua en las estaciones de ITV durante el periodo de apertura de estas.

Para resolver esta problemática resulta adecuado exigir una capacitación técnica para los directores técnicos de las estaciones ITV en función de su titulación, sin fijar periodos mínimos de experiencia, del modo que establece, con acierto, la normativa estatal.

Por otro lado, la experiencia adquirida desde la entrada en vigor del Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo, aconseja dar nueva redacción al apartado 3 del artículo 25 de dicho texto normativo de forma que no dé lugar a interpretaciones que pudieran tener encaje desde una interpretación literal del precepto.

Estas interpretaciones provocan diferencias entre las formas de actuar de los diferentes operadores de ITV circunstancia que, ante la falta de precisión del texto legislativo, impide a la administración actuar de forma objetiva en línea con la calidad del servicio, y por el rigor y la uniformidad en las inspecciones.

En efecto, se da una contradicción en el texto normativo que establece, por un lado, la necesidad de que haya dos inspectores por línea y por otro, que de los inspectores haya de designarse a uno que ostente la jefatura de equipo con funciones de supervisión. Ocurre que, en la menos restrictiva de las interpretaciones, en alguna de las líneas de inspección habría

un inspector y un jefe de equipo con funciones de supervisión, lo que, por incompatible, redundaría en la calidad del servicio y aconseja reparación. Sin embargo, esto no se debe aplicar a segundas inspecciones o inspecciones de un solo elemento, en las que cabe la excepcionalidad».

Se deduce de ello, por tanto, como adelantábamos, que la iniciativa normativa pretende, por un lado, adecuar la normativa del personal empleado en las estaciones ITV a la regulación laboral en el ámbito de la conciliación familiar/laboral, en relación con la reducción de la jornada laboral. Y, por otro lado, viene a abordar la regulación de la capacitación, requisitos y número del personal que atiende en las estaciones, concretamente, respecto del personal técnico que ha de ostentar la dirección técnica de las estaciones ITV, de manera que las exigencias que se establecen se armonicen con el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, de ámbito estatal.

Además, aprovecha el PD, como señala su Preámbulo, en este contexto, para dar nueva redacción al apartado 3 del art. 25 del Decreto 47/2020, a fin de evitar que, a través de su interpretación literal, sin embargo, se alejen del espíritu de la norma, conduciendo, como ocurre actualmente, a provocar diferencias entre las formas de actuar de los distintos operadores de ITV, lo que conlleva una falta de uniformidad de criterio.

IV

Competencia y marco normativo en el que se inserta el Proyecto de Decreto

Respecto a la competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre las materias relacionadas con la inspección técnica de vehículos ya se ha pronunciado este Consejo Consultivo anteriormente, en especial, precisamente, en el Dictamen 99/2020, de 17 de abril, que tenía por objeto el Proyecto del Decreto por el que se aprobaba el Reglamento que ahora es objeto de modificación, esto es, el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias. Y en esa ocasión este Consejo, citando nuestro previo pronunciamiento en el Dictamen 459/2017, de 11 de diciembre, en relación con el Proyecto de Ley que daría lugar a la Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, que vino ser desarrollada por el Decreto 47/2020, señalaba:

«En aquel dictamen -que reproducía uno anterior, el DCC 170/2007- ya se citaba la Sentencia del Tribunal Constitucional 332/2005, de 15 de diciembre, en la que se declaraba de forma inequívoca que las materias relacionadas con las ITV están vinculadas “con la

materia de tráfico y circulación de vehículos en la medida que se afecte a la seguridad vial, y con la materia de industria y, concretamente, con la seguridad industrial, por cuanto afecta a unos productos industriales como los vehículos a motor” (FJ 12).

Por ello, en los citados dictámenes, DCC 170/2007 y DCC 459/2017 se fundamentaba la competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de inspección técnica de vehículos en el apartado 2 del antiguo artículo 31 de su Estatuto de Autonomía, que atribuía a la Comunidad Autónoma de Canarias, “de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria y crediticia estatal y en los términos de lo dispuesto en los artículos 38, 131, 149.1.11ª y 13ª de la Constitución”, la competencia exclusiva en materia de industria “sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias y de interés militar, y las normas relacionadas con las industrias que estén sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear”.

El nuevo Estatuto, aprobado por la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, amplía y especifica más claramente las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias en esta materia de industria. Dice su art. 124.1 y 2:

“Artículo 124. Industria, artesanía, control metrológico y contraste de metales.

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva en materia de industria, salvo lo establecido en el apartado 2 y sin perjuicio de las que corresponden al Estado. Esta competencia incluye, en todo caso:

a) La ordenación de los sectores y de los procesos industriales en Canarias.

b) La seguridad de las actividades, de las instalaciones, de los equipos, de los procesos y de los productos industriales.

c) La regulación de las actividades industriales que puedan producir impacto en la seguridad o salud de las personas.

2. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia de desarrollo legislativo y ejecución sobre la planificación industrial, en el marco de la planificación general de la economía”.

Señalaba este Consejo Consultivo en aquel dictamen DCC 459/2017:

“En relación al reparto competencial en la materia de inspecciones técnicas de vehículos, en nuestro DCC 170/2007 ya tuvimos ocasión de manifestarnos al respecto de la siguiente manera:

“La materia primariamente afectada es la de ‘industria’, en la que el Estatuto de Autonomía (art. 31.2 -actual art. 124 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias-) atribuye a la Comunidad Autónoma competencia compartida, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias y de interés militar, y las normas relacionadas con las

industrias que estén sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear (...)”, y “de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria y crediticia estatal, en los términos de lo dispuesto en los arts. 38, 131, 149.1.11ª y 13ª de la Constitución (...)”.

Esta asignación competencial, sin embargo, debe interpretarse de acuerdo con la STC 332/2005, de 15 de diciembre, emitida en materia de seguridad vial: Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en relación con los recursos de inconstitucionalidad (4) promovidos contra determinados preceptos del Real Decreto Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas urgentes en el sector de las telecomunicaciones, conteniendo determinados preceptos relativos a las estaciones de ITV (art. 7 y disposición transitoria), doctrina que permite establecer determinados parámetros que definen, la potestad reglamentaria que se actúa mediante el presente Proyecto de Decreto”.

(...)

La materia, pues, es “industria” y dentro de ésta se encuentra afectada la submateria “seguridad industrial”; pero también interfiere en la misma otra materia y título cual es la de “tráfico y circulación de vehículos a motor” (art. 149.1.21ª CE), lo que obliga a deslindar las fronteras de una y otra materia.

La determinación de los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para “garantizar la seguridad vial y la de las personas implicadas en los diversos transportes” pertenece (título competencial) a la materia de tráfico y a la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21ª CE), mientras que la “actividad ejecutiva de verificación del cumplimiento de aquellos requisitos técnicos exigidos (...) corresponde a la materia de industria y, por tanto, corresponde a las Comunidades Autónomas”, siempre que esté contemplada tal competencia en sus Estatutos de Autonomía, como ocurre con la Comunidad Autónoma de Canarias (art. 31.2 EAC - actual art. 124).

En materia de tráfico, existen, además, determinadas “actividades conexas” (para garantizar de forma directa la seguridad vial), como los requisitos que deben cumplir los vehículos al objeto de garantizar la seguridad del tráfico y proteger a los usuarios de los diversos transportes; la regulación del tacógrafo o los sistemas de seguridad, puertas automáticas, ventanas, asientos, pantallas de protección en vehículos de transporte escolar. Todo ello, por exigencia de la “necesidad de que estas garantías de seguridad sean uniformes en todo el territorio nacional”. La verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos, es decir, la ejecución material de las ITV, así como la verificación del cumplimiento de las homologaciones forman parte de las competencias autonómicas (SSTC 14/1994, de 20 de enero, 332/2005, de 15 de diciembre). En consecuencia, señala el Tribunal Constitucional, el Estado no puede, al amparo de la citada

competencia “determinar con carácter vinculante la figura administrativa que permite que los particulares presten el servicio de ITV”.

A su vez, el Estado puede establecer, con carácter general, “todos aquellos requisitos técnicos relativos a los vehículos inspeccionados, las instalaciones de ITV y las empresas titulares de la mismas que afecten de modo directo o inmediato a la seguridad vial”. Pero esta competencia “no excluye la posibilidad de que las Comunidades Autónomas que tengan atribuida competencia exclusiva en materia de industria puedan dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre que no violen los mandatos o impidan alcanzar los objetivos perseguidos por la legislación estatal”.

La competencia estatal en materia de bases de la planificación económica da asimismo cobertura al contenido del art. 8 del Decreto Ley 7/2000, relativo a la modificación del régimen de compatibilidades de directivos y personal en talleres de reparación (apartado 1), así como el régimen de “tarifas máximas”, máxime cuando es la Comunidad Autónoma la que fija ese máximo (apartado 2), aspectos ambos previstos en el art. 8 del citado Decreto Ley, que pueden ser modificados reglamentariamente (apartado 3), deslegalización que no suscitó en el Tribunal Constitucional reparo alguno.

Por su parte, la materia de “industria” da cobertura a la competencia para regular los procesos industriales y ordenar los sectores industriales, lo que “incluye el ejercicio de potestades normativas”.

(...)

La Comunidad Autónoma tiene competencia, pues, para regular el régimen jurídico de la intervención de los particulares en la gestión de las estaciones de ITV, optando por un régimen autorizatorio intensivo”».

Todo ello resulta aplicable al presente caso, así como lo que así mismo se ha señalado en el citado Dictamen 99/2020, de 17 de abril, donde añadíamos:

«Por otra parte, además de la cobertura competencial dada por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, advertíamos en nuestro citado Dictamen que ha de ser analizada por este Consejo Consultivo también su adecuación a otros parámetros normativos.

Así, siendo compartida la potestad normativa en la materia del régimen jurídico de las ITV (de acuerdo al binomio bases estatales/desarrollo normativo autonómico), el parámetro de adecuación del PD, además de a la Constitución y el Estatuto de Autonomía, ha de incluir su conformidad con la legislación básica del Estado, dada por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, publicado en el BOE del 8 de noviembre, que entró en vigor el 20 de mayo de 2018, cuya disposición final quinta señala que tienen carácter básico los arts. 14 a 17 (requisitos, registro, y señalización de las estaciones de ITV), 19 (tarifas de inspección) y 21 a 25 (habilitación, supervisión y control de las estaciones, así como la suspensión temporal y retirada de la habilitación, y el régimen

sancionador). Esta normativa reglamentaria ha venido a sustituir, en la parte que aquí interesa, al RD 224/2008, de 15 de febrero, que ha sido derogado.

Con carácter general puede formularse un juicio favorable en relación con la compatibilidad de ambas normas.

Otro parámetro de conformidad del PD con el resto del ordenamiento jurídico es el de la normativa comunitaria, de aplicación preferente, dada por la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, y 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), que la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, no es aplicable al sector de la inspección técnica de vehículos, al amparo de lo previsto en el art. 2.2.d) de la citada Directiva, el cual excluye de su aplicación a los servicios de ámbito del transporte, pudiendo concluirse que también se adecua a esta normativa el PD que nos ocupa».

En resumen, como reitera el TC en su Sentencia 245/2012, de 18 de diciembre, con cita en la Sentencia 332/2005, de 15 de diciembre, «concurren dos títulos competenciales distintos: el relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21 CE), y el relativo a la seguridad industrial, materia ésta que estatutariamente se atribuye a las Comunidades Autónomas. Por lo que se refiere a la delimitación de ambos títulos la jurisprudencia constitucional ha ido desarrollando un cuerpo doctrinal del que, como se ha encargado de recordar la STC 183/1996, de 14 de noviembre (FJ 2), “resulta una clara diferenciación entre la competencia para determinar los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para garantizar la seguridad vial y la de las personas implicadas en los diversos transportes, que pertenece a la materia de tráfico, competencia exclusiva del Estado (...) y (...) la actividad ejecutiva de verificación del cumplimiento de aquellos requisitos técnicos exigidos en la legislación estatal para la homologación de determinados productos industriales destinados al transporte, que pertenece a la materia de industria y, por lo tanto, corresponde a las Comunidades Autónomas en la medida en que esté contemplada tal competencia en sus respectivos Estatutos de Autonomía”».

Y, añade en la citada STC 245/2012, de 18 de diciembre que «(...) este Tribunal Constitucional ha considerado tradicionalmente, en cambio, que la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos, es decir, la ejecución material de las ITV, así como la verificación del cumplimiento de las homologaciones tipo (STC 14/1994, de 20 de enero, FJ 4.b), forman parte de las competencias autonómicas».

Señala también la STC 332/2005, de 15 de diciembre que « (...) concretamente, en la imposición de la autorización administrativa reglada como título habilitador necesario para que los particulares puedan prestar el servicio de ITV, y en la remisión reglamentaria para determinar los requisitos técnicos necesarios que deben cumplir las instalaciones de ITV para ser automáticamente autorizadas. Desde un punto de vista competencial ambas cuestiones deben ser analizadas de forma separada, puesto que los títulos competenciales en juego no son plenamente coincidentes.

12. Por lo que respecta a la primera cuestión debe rechazarse que la competencia relativa al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21 CE) faculte al Estado para determinar, con carácter vinculante, la figura administrativa que permite que los particulares presten el servicio de ITV, toda vez que, como acertadamente señalan los recurrentes, su solvencia técnica y económica en nada depende de dicho título, sino del cumplimiento de los requisitos que a tales efectos determine el Estado. En efecto, aunque el Abogado del Estado tiene razón al recordar que la jurisprudencia de este Tribunal nos ha llevado a reconocer la capacidad del Estado para regular los requisitos técnicos que tienen una incidencia directa e inmediata en la seguridad vial, resulta a todas luces excesivo intentar vincular el título administrativo que permite la participación de los particulares en la prestación del servicio de ITV con la garantía de dicha seguridad.

Descartada la posibilidad que el art. 149.1.21 CE dé cobertura competencial a esta regulación, el debate procesal debe circunscribirse, como han puesto de manifiesto las partes, al conflicto entre la competencia estatal relativa a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (art. 149.1.13 CE) y las competencias autonómicas relativas a industria y a seguridad industrial que se encuentran reconocidas en las normas estatutarias citadas anteriormente.

A diferencia de lo sucedido en supuestos anteriores (SSTC 313/1994, de 4 de noviembre, FJ 6, y 16/1996, de 1 de febrero, FJ 2.E.i), en el presente caso no es posible descartar a primera vista la incidencia del art. 149.1.13 CE a partir del carácter típicamente ejecutivo de los actos de normalización y homologación de productos industriales analizados en dichas Sentencias, puesto que el carácter normativo de la medida ahora impugnada está fuera de toda duda. Este hecho, sin embargo, tampoco puede llevarnos a rechazar de entrada la posible afectación de otras competencias estatales y sobre todo autonómicas, teniendo en cuenta la necesidad de interpretar restrictivamente el anterior título horizontal (SSTC 125/1984, de 20 de diciembre, FJ 1; 112/1995, de 6 de julio, FJ 4; y 45/2001, de 15 de febrero, FJ 8), y que tradicionalmente hemos señalado, como se ha recordado anteriormente, que en el ámbito de las ITV concurren al menos las competencias estatales relativas al tráfico y a la circulación de vehículos a motor y las competencias autonómicas relativas a la seguridad industrial.

En el caso que nos ocupa, y ciñéndonos ahora a la primera frase del art. 7.2, tiene razón el Abogado del Estado al señalar que el título competencial que le da cobertura es el relativo a las bases de la planificación general de la actividad económica (art. 149.1.13 CE). El determinar en los mismos términos que la regulación existente anteriormente (art. 2.1 del Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre) que el servicio de ITV puede ser prestado por la propia Administración competente, por sociedades de economía mixta o por los particulares constituye, en efecto, una norma de ordenación de una actividad económica concreta dictada en ejercicio de dicho título competencial. El que esta norma no se proyecte sobre el conjunto de la economía sino sobre un sector económico concreto no constituye un obstáculo para ello, tal y como hemos reconocido en múltiples ocasiones (por todas, STC 29/1986, de 20 de febrero, FJ 4, y 77/2004, de 29 de abril, FJ 3). Desde un punto de vista material el carácter genérico, directivo y finalista de esta previsión permite encuadrarla sin grandes esfuerzos argumentales en las bases de la planificación general de la actividad económica que corresponde fijar al Estado (...).

En efecto, la previsión de que la participación de los particulares en la prestación del servicio de ITV se produzca necesariamente a través de la técnica de la autorización administrativa reglada, de modo que las Comunidades Autónomas estén obligadas a conceder dicha autorización a todas las instalaciones que acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos reglamentariamente, no puede considerarse materialmente básica desde la perspectiva del art. 149.1.13 CE sin vaciar de contenido las competencias en materia de industria que los respectivos Estatutos de Autonomía atribuyen con carácter exclusivo a las Comunidades Autónomas recurrentes (...).

Para ello debe recordarse, como hemos reconocido reiteradamente (por todas, SSTC 203/1992, de 26 de octubre, FJ 2; 243/1994, de 21 de julio, FJ 2; y 33/2005, de 17 de febrero, FJ 5), que la competencia autonómica en materia de industria faculta a sus titulares, no sólo a regular los procesos industriales o de fabricación, sino también a ordenar los sectores industriales, lo cual incluye, como es lógico, la utilización de potestades normativas. A su vez, y tal y como hemos señalado anteriormente, este Tribunal ha vinculado tradicionalmente las ITV con la materia de tráfico y circulación de vehículos, en la medida en que se afecte directamente a la seguridad vial, y con la materia de industria y, concretamente, seguridad industrial, por cuanto afecta a unos productos industriales como los vehículos a motor. Pues bien, puesto que la determinación del régimen jurídico que habilita a los particulares a prestar el servicio de ITV afecta directamente a la ordenación de este sector industrial, por cuanto puede predeterminar, como en el caso de la norma aquí analizada, que las Comunidades Autónomas estén obligadas a otorgar la correspondiente autorización administrativa sin poder tener en cuenta otros factores que consideren relevantes, tales como la distribución territorial de las instalaciones de ITV o la forma y condiciones de prestación del servicio, que no están directamente relacionados con la

seguridad vial, debe concluirse que se trata de una competencia que corresponde a las Comunidades Autónomas recurrentes (...) Como se desprende, sin embargo, de las propias normas estatutarias que atribuyen a las Comunidades Autónomas competencias exclusivas en materia de industria, así como de la jurisprudencia reiterada de este Tribunal, esta constatación en nada impide que sea el Estado quien establezca con carácter general todos aquellos requisitos técnicos relativos a los vehículos inspeccionados, las instalaciones de ITV y las empresas titulares de las mismas que afecten de modo directo e inmediato a la seguridad vial"».

V

Estructura y contenido del PD

La norma que nos ocupa se estructura en una parte expositiva, denominada Preámbulo, en la que se justifica la norma proyectada y se establece su marco normativo, competencia y contenido, así como se contiene la obligada referencia a los principios de buena regulación.

Por otro lado, su parte dispositiva está integrada por un artículo único, por el que se modifica el Reglamento que regula la inspección técnica de vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo.

Este artículo aborda, a lo largo de siete apartados, la modificación de los arts. 25, 26.1, 26.3, 27, 28.2, y 28.3 (apartados uno a seis, respectivamente) y se elimina el contenido del Anexo I, pasando el Anexo II a denominarse Anexo (apartado siete).

La parte final del PD viene dada por una disposición final única por la que se establece la entrada en vigor de la norma, al día siguiente al de su publicación en el BOC.

VI

Observaciones al PD

Con carácter general, se realizan las siguientes observaciones:

- Preámbulo

En relación con los principios de buena regulación su fundamento legal debe completarse con la cita del art. 80.5 LPGC.

Por otra parte, ha de incluirse la justificación de las razones por la que se procede a la supresión del Anexo I del Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias.

- Artículos 25.3 y 26.1

Estos preceptos disponen lo siguiente:

- Art. 25.3

«Las estaciones ITV designarán, al menos, a una persona que ostente la jefatura de equipo durante todo el tiempo en que la estación se encuentre operativa. La persona que ostente la jefatura de equipo deberá tener al menos la titulación exigible al personal inspector, y un año de experiencia en funciones de inspección en una estación ITV y se encargará fundamentalmente de supervisar el trabajo del personal inspector, velando por la calidad del servicio y por el rigor y la uniformidad en las inspecciones, sin perjuicio de las labores propias del personal de inspección que pueda ejercer ocasionalmente».

- Art. 26.1

«En cada estación ITV deberá estar presente una persona que ostente la dirección técnica durante todo el horario de apertura. La persona que ostente la dirección técnica deberá estar en posesión del Título de Ingeniero Técnico o Ingeniero, o del título de Grado o Máster que habilite para el ejercicio de estas profesiones reguladas que le faculte para desarrollar las funciones definidas en apartado II del Anexo VI del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, y pertenecer a la plantilla de la entidad gestora de la estación».

Las funciones de las personas que ostentan las jefaturas de equipo, y sin perjuicio de que la jefatura de equipo constituyan una figura no regulada en la normativa estatal, al constituir un requisito autonómico adicional, lo cierto es que, con la actual redacción se deduce que se atribuyen a los jefes de equipo funciones propias de Director Técnico, atribuyéndoles funciones de supervisión del personal inspector, previstas como propias de los directores técnicos de las ITV, según el Anexo VI, punto II, letra d) del RD 920/2017, que les atribuye la supervisión in situ la actividad de los inspectores, evaluando de manera continua que mantienen su competencia técnica en el desempeño de las labores de inspección.

Procede, por ello, clarificar las funciones del jefe de equipo.

- Artículo 26.3

Dispone este precepto:

«3. La presencia de al menos una persona que ostente la dirección técnica en la estación es requisito imprescindible para que puedan efectuarse inspecciones de vehículos.

Podrá admitirse el funcionamiento de la estación sin dirección técnica por razones de fuerza mayor, urgencia médica, asistencia a cursos de formación, asistencia a reuniones de

coordinación con la Administración o en los supuestos de ausencia del trabajo o reducción de la jornada laboral por alguno de los motivos y por el tiempo que se establece en los apartados 3 a 6 del artículo 37 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Esta situación deberá ser comunicada lo antes posible a la Dirección General competente en materia de industria que admitirá que la estación continúe efectuando inspecciones periódicas que deberán ser validadas por una persona que disponga de firma delegada».

Este último párrafo del precepto presenta una redacción imprecisa, al señalar que la Dirección General competente en materia de industria admitirá que la estación continúe efectuando las inspecciones, de lo que puede deducirse en conexión con la anterior frase *«podrá admitirse»*, que la continuación de la actividad se supedita a autorización por parte del centro directivo.

En su redacción originaria, el precepto señala que *«esta situación deberá ser comunicada de forma inmediata a la Dirección General y se prolongará el tiempo mínimo imprescindible para que la persona afectada pueda volver a desempeñar sus funciones o pueda ser sustituida»*.

Redacción que por lo demás se mantiene en similares términos en el párrafo segundo del art. 27, precepto que ahora también se modifica en el apartado cuatro del PD.

Por lo que deberá aclararse el alcance de la norma.

CONCLUSIÓN

El Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento que regula la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias, aprobado por Decreto 47/2020, de 21 de mayo, que se dictamina se adecua al ordenamiento jurídico de aplicación.