Sindicatura de Comptes

Exercicis 1997 - 2015

Auditoria operativa de l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana

AUDITORIA OPERATIVA DE L'EXPLOTACIÓ EN RÈGIM DE CONCESSIÓ ADMINISTRATIVA DEL SERVEI PÚBLIC D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES A LA COMUNITAT VALENCIANA

EXERCICIS 1997-2015

ÍNDEX **Pàgina**

1. CONCEPTES CLAU I FETS RELLEVANTS **5**

2. OBJECTIUS I ABAST DE L'AUDITORIA **6**

3. CONCLUSIONS **11**

4. RECOMANACIONS **24**

APÈNDIX 1. **Evolució de l'activitat de la inspecció tècnica de vehicles. Fites més representatives. Característiques bàsiques de la concessió administrativa del servei públic d'ITV a la Comunitat Valenciana** **26**

APÈNDIX 2. **Enfocament metodològic** **37**

APÈNDIX 3. **Observacions sobre els principis d'eficiència, eficàcia i economia en la gestió i sobre el control de la prestació per part de la Generalitat** **41**

APÈNDIX 4. **Observacions sobre les proves realitzades per les diverses estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana** **70**

APÈNDIX 5. **Observacions sobre las tarifes de la Inspecció Tècnica de Vehicles** **77**

APÈNDIX 6. **Observacions sobre els factors que podrien influir sobre els diversos models de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles** **90**

ANNEXOS De l'I al XII 107

TRÀMIT D'AL·LEGACIONS **216**

APROVACIÓ DE L'INFORME

ANNEX XIII Al·legacions presentades

ANNEX XIV Informe sobre les al·legacions presentades

GLOSSARI DE TERMES

Arrendament: Contraprestació econòmica per la cessió i utilització dels béns i mitjans materials que es cedeixen —edificis i instal·lacions— propietat de la Generalitat i/o SEPIVA.

Cànon de gestió: Part fixa de l'import que ha de satisfer el concessionari a la Generalitat per la concessió del servei durant el termini previst.

Cànon de serveis auxiliars: Import que ha de satisfer el concessionari a la Generalitat per cada inspecció realitzada de qualsevol tipus (periòdica o no periòdica, primera o successiva per causa de rebuig previ, etc.).

Gestió directa: Prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions gestionades per la pròpia Administració**.**

Gestió indirecta: Prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles en estacions gestionades per una empresa pública i/o una empresa privada mitjançant concessió o autorització administrativa**.**

Lots/concessionaris/gestors: Titulars/adjudicataris de cadascuna de les zones d'exclusivitat geogràfica del contracte de gestió de la inspecció tècnica de vehicles (expedient 1997-CONT01-09).

> **Lot 1:** Zona 1 (Castelló). Àmbit geogràfic: Vinaròs, Castelló-Vila-real, Castelló interior, Sagunt.
>
> **Lot 2:** Zona 2 (València Nord). Àmbit geogràfic: Horta Nord, València.
>
> **Lot 3:** Zona 3 (València Oest). Àmbit geogràfic: Bunyol, Horta Oest, Horta Sud, Llíria, Utiel, València.
>
> **Lot 4:** Zona 4 (València Sud). Àmbit geogràfic: Alzira, Cofrents, la Canal de Navarrés, Gandia, Ontinyent, Xàtiva, Dénia, Alcoi.
>
> **Lot 5:** Zona 5 (Alacant). Àmbit geogràfic: Alacant, Elx, Benidorm.
>
> **Lot 6:** Zona 6 (Redovà). Àmbit geogràfic: Redovà, Villena, Elda, Petrer, Monòver, Novelda.
>
> **Lot 7:** Zona 7 (Oriola). Àmbit geogràfic: Oriola, Torrevella, Guardamar, Callosa de Segura, Pilar de la Foradada.

Parc mòbil: Nombre total de vehicles matriculats en circulació en una circumscripció geogràfica (comunitat autònoma, Estat, etc.) en un període determinat.

ÍNDEX D'ABREVIATURES

AECOVA	Associació d'Entitats Concessionàries de la Comunitat Valenciana per a la ITV
CCAA	Comunitats autònomes
CNMC	Comissió Nacional dels Mercats i la Competència
CV	Comunitat Valenciana
DGIiE	Direcció General d'Indústria i Energia
DGT	Direcció General de Trànsit
ENAC	Entitat Nacional d'Acreditació
ICAC	Institut de Comptabilitat i Auditoria de Comptes
INE	Institut Nacional d'Estadística
IPC/IGPC	Índex de Preus al Consum
ITV	Inspecció Tècnica de Vehicles
IVA	Impost sobre el Valor Afegit
IVACE	Institut Valencià de Competitivitat Empresarial
PCAP	Plec de clàusules administratives particulars
PMA	Pes màxim autoritzat
PPT	Plec de prescripcions tècniques
PYME	Petita i mitjana empresa
SEPIVA	Seguretat i promoció industrial valenciana, SA
SP	Servei públic
TSJCV	Tribunal Superior de Justícia de la Comunitat Valenciana
U	Unitat
UE/CE	Unió Europea/Comunitat Europea
UMA	Unitat mòbil agrícola
UTE	Unió temporal d'empreses

1. CONCEPTES CLAU I FETS RELLEVANTS

En relació amb el model d'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles i amb el control exercit per la Generalitat sobre la prestació del servei

- El **model de gestió** considerat en la normativa vigent es el més utilitzat en las comunitats autònomes. Una **peculiaritat de la Comunitat Valenciana:** distribució del territori per lots, fet que comporta exclusivitat territorial.
- **No consten** projectes, estudis o informes que avalaren la decisió presa sobre l'elecció de model.
- **Absència** en el contracte de concessió de clàusules específiques sobre criteris i indicadors de resultats i el seu sistema d'avaluació, que dificulta l'anàlisi i el seguiment permanent de l'execució del servei que es presta.
- **Quant a l'impacte immediat** del model de gestió: no incrementa el deute públic, redueix el cost de personal, obté ingressos a la signatura del contracte per 39,3 milions d'euros i representa ingressos periòdics anuals per cànons i arrendaments.
- **1,7 milions d'euros** deixats d'ingressar per la Generalitat com a conseqüència de no actualitzar l'import de l'arrendament per l'ús de les seues instal·lacions.
- **104** línies d'inspecció (55% d'increment respecte les existents a 1 de gener 1998**).**
- **75%** d'increment en les inspeccions tècniques de vehicles realitzades respecte a 1998.
- **8%** de taxa de rebuig en la primera inspecció (per sota de la mitjana de l'Estat). Cobrament del 75% de la tarifa en una segona inspecció.
- **8,60 euros** és el marge unitari mitjà per inspecció. La qual cosa implica, excepte en un caso, un marge de beneficio significatiu als concessionaris.
- **18,8 milions d'euros** en inversions realitzades pels concessionaris. Import molt superior a l'estimat en els plecs del contracte.
- **20-24 reclamacions** d'usuaris per cada 100.000 vehicles inspeccionats.
- **1.859 visites** d'inspecció de la Generalitat a les instal·lacions d'ITV. Tendència a la baixa en los últims exercicis. Inexistència de sancions en los deu primers exercicis de la concessió.

En relació amb les proves realitzades per les distintes estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana

- **S'ajusten** al que estableix la normativa i els plecs, i acompleixen amb els estàndards de qualitat exigibles.
- **La prova d'emissió sonora** és sols obligatòria a la CV per a qualsevol tipus de vehicle des de 2004. Tarifa actual: 2,48 euros.

Pel que fa a les tarifes de la inspecció tècnica de vehicles

- **Fixades i aprovades** en tots els casos pel Consell.
- El **valor mitjà de la tarifa és superior en un 2%** al valor mitjà de la resta de l'Estat, calculat en termes homogenis.
- **12%-13%** superiors en les tarifes aplicades a turismes dièsel i vehicles de mercaderies fins a 3.500 Kg.
- **Han de fixar-se** d'acord amb els estudis economicofinancers i han de mantenir l'equilibri financer de la concessió. No han de considerar factors externs als específics que intervenen en l'explotació del servei d'ITV a la CV.

Quant els factors que podrien influir sobre els diversos models de gestió de la inspecció tècnica de vehicles

- **55%** d'increment del parc mòbil entre 1998 i 2015. **59%** dels vehicles té més de deu anys d'antiguitat en 2015. El **15%** ha sigut matriculat a partir de 2011.
- **76%** dels vehicles subjectes a inspecció anual. **25%** de taxa de absentisme i **7%** de taxa de fugida a una altra comunitat. **Reducció** significativa de la taxa de sinistralitat.
- **Analitzar** detalladament els diversos factors per a prendre la decisió sobre el model o models de gestió d'ITV que millor s'adapten a la nostra Comunitat.

2. OBJECTIUS I ABAST DE L'AUDITORIA

Mitjançant la Resolució número 112/IX, aprovada pel Ple de les Corts, en sessió de 13 de gener de 2016, es va acordar trametre a la Sindicatura de Comptes una sol·licitud "... perquè audite la gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) amb els criteris d'eficiència, eficàcia i economia de la gestió, des que es va privatitzar, i que incorpore la comparativa amb la prestació del servei de forma pública abans de 1997 i els models presents a la resta de comunitats autònomes". Per això, el Consell de la Sindicatura, va acordar en la reunió de 2 de febrer de 2016 —i en desenvolupament del que preveu l'apartat *d)* del punt 4 del Programa Anual d'Actuació per a 2016— la realització de l'informe d'auditoria operativa sol·licitat.

L'article 5 de la Llei 6/1985 de Sindicatura de Comptes inclou entre les seues funcions, a més de les referides al control extern de la gestió economicofinancera del sector públic valencià i dels seus comptes, aquelles que d'acord amb l'ordenament jurídic siguen convenients per assegurar adequadament el compliment dels principis financers, de legalitat, d'eficàcia i d'economia, exigibles al sector públic. D'altra banda, l'article 8.3 de la mateixa Llei determina que els informes hauran de pronunciar-se, entre altres, sobre si la gestió dels recursos humans, materials i dels fons pressupostaris s'ha desenvolupat de forma econòmica i eficient, i avaluar el grau d'eficàcia en l'assoliment dels objectius previstos.

Per tant, el present Informe és el resultat del treball d'avaluació amb criteris d'eficiència, eficàcia i economia de la gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles des que es va privatitzar, i incorpora la comparativa amb la prestació del servei de forma pública abans de 1997 i els models presents en la resta de comunitats autònomes.

Per poder avaluar en aquests termes l'activitat de la concessió, s'han definit els següents objectius concrets, formulats en mode de preguntes:

Objectiu 1:	¿Quins criteris o aspectes rellevants van ser tinguts en compte per la Generalitat el 1997 per adoptar el model de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV)? ¿Les característiques de la contractació realitzada van salvaguardar els principis d'economia, eficiència i eficàcia de la gestió de les ITV?
Objectiu 2:	¿Les proves realitzades per les diferents estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana són homogènies entre si i s'ajusten al que preveu la legislació? ¿Són similars a les realitzades per les ITV de la resta de l'Estat?
Objectiu 3:	¿Com es fixen les tarifes de la inspecció tècnica de vehicles a la Comunitat Valenciana? ¿Són similars a les tarifes vigents en altres comunitats autònomes?
Objectiu 4:	¿Quins models de gestió de la inspecció tècnica de vehicles preveu la legislació vigent? ¿Quins models de gestió s'han aplicat a la Comunitat Valenciana? ¿Quins factors podrien influir en el model de gestió de les ITV? ¿Quines són les perspectives de futur en els models de gestió?

Per a facilitar l'obtenció de respostes a aquests objectius, cada un s'ha desglossat en diversos subobjectius i per a cada un dels quals s'han definit els criteris d'auditoria, que es resumeixen en el quadre següent:

Quadre 1. Objectius, subobjectius i criteris d'auditoria

Objectius	Subobjectius	Criteris
1. ¿Quins criteris o aspectes rellevants van ser tinguts en compte per la Generalitat en 1997 per a adoptar el model de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV)? Les característiques de la contractació realitzades salvaguardaren els principis d'economia, eficiència i eficàcia de la gestió de les ITV?	1.1 ¿Quins paràmetres i dades van ser tinguts en compte per la Generalitat per a adoptar la decisió sobre el model de gestió de les ITV?	Dades econòmiques en 1997 i previsions futures d'activitat i inversions
	1.2 ¿La forma d'adjudicació i la duració o termini d'explotació utilitzats per a la contractació es consideren adequats?	Nombre d'anys de durada del contracte i tipus de licitació
	1.3 ¿Els plecs que regeixen la contractació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana inclouen elements raonables per a un adequat control i seguiment de l'activitat dels adjudicataris? ¿Hi ha criteris i/o indicadors que permeten mesurar el grau de compliment de les obligacions dels concessionaris?	Obligacions dels adjudicataris previstes en el plec a la formalització del contracte. Especial atenció al cànon de gestió, contracte d'arrendament i fiança definitiva
		Informació que han de subministrar i obligacions que han d'acomplir els concessionaris durant el període de concessió: reclamacions, nombre d'inspeccions, comptes anuals, etc.
		Facultats de direcció i control de l'Administració previstes en el plec. Règim sancionador
	1.4 ¿L'Administració ha implantat i executat eficaçment el control i seguiment de l'activitat previst en els plecs? ¿De quines dades disposa l'Administració? ¿Quin tipus d'anàlisi hi realitza? ¿Adopta alguna decisió respecte de les dites dades que podien tenir influència en l'actual model de gestió?	Procediments establits per la Generalitat per a dur a terme els controls establits i el compliment dels terminis
		Resultats de l'aplicació dels controls establits per la Generalitat per a verificar els diversos paràmetres que mostren l'activitat del concessionari. Nombre d'inspeccions realitzades per l'Administració als concessionaris en el període
		Incompliments produïts i sancions imposades, si s'escau, en el període analitzat. Reclamacions interposades pels usuaris i la seua resolució
		Càlcul de l'equilibri economicofinancer de la concessió a 31/12/2015
2. ¿Les proves realitzades per les diverses estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana són homogènies entre si i s'ajusten al que preveu la legislació? ¿Són similars a les realitzades per les ITV de la resta de l'Estat?	2.1 ¿Les proves realitzades per les diverses estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana són homogènies entre si i s'ajusten al que preveu la legislació?	Proves previstes en la legislació i les seues característiques per a vehicles més representatius
		Nombre i tipus de les estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana. Línies d'inspecció. Pesats. Lleugers. Fixes. Mòbils.
		Proves realitzades per les diverses estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana i característiques principals per a vehicles més representatius
	2.2 ¿Són similars a les realitzades per les ITV de la resta de l'Estat?	Proves realitzades en les estacions d'ITV d'Espanya. Diferències, si s'escau, amb les prestades en les estacions de la Comunitat Valenciana

Objectius	Subobjectius	Criteris
3.¿Com es fixen les tarifes de la Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana? ¿Són similars a les tarifes vigents en altres comunitats autònomes?	3.1 ¿Quina documentació de suport s'ha utilitzat per a fixar les tarifes? ¿Estan aprovades per l'òrgan competent? ¿Com s'actualitzen?	Estudis tècnics realitzats. Mètode d'actualització. Actualitzacions o revisions de tarifes en el període
	3.2 ¿Quina documentació de suport s'ha utilitzat per a la fixació del cànon de serveis auxiliars i de la contraprestació econòmica per la utilització de les instal·lacions i mitjans existents en l'inici de la concessió? ¿L'òrgan competent els ha aprovats? ¿Com s'actualitzen? ¿Quins criteris se segueixen per al seu registre comptable?	Estudis tècnics realitzats. Mètode d'actualització. Actualitzacions o revisions del cànon de serveis auxiliars i de l'arrendament de les instal·lacions propietat de l'Administració en el període. Imports meritats i abonats en el període per aquests conceptes
	3.3 ¿Les tarifes vigents a la Comunitat Valenciana són similars a les d'altres comunitats autònomes en termes d'homogeneïtat? ¿Es veuen afectades també per cànons de gestió de serveis auxiliars, arrendaments o altres factors?	Comparació de tarifes de la resta de l'Estat amb les aplicades a la Comunitat Valenciana per als tipus de vehicle més representatius. Especial referència a les tarifes pel servei d'emissions sonores i segones revisions, cànons, arrendaments, etc.
4. ¿Quins models de gestió de la inspecció tècnica de vehicles preveu la legislació vigent? ¿Quins models de gestió s'han aplicat a la Comunitat Valenciana? ¿Quins factors podrien influir en el model de gestió de les ITV? ¿Quines són les perspectives de futur en els models de gestió?	4.1 ¿Quins models de gestió preveu la legislació vigent? ¿Quins avantatges i inconvenients té cada un?	Models de gestió previstos en la legislació europea, estatal i valenciana
	4.2 ¿Quins models de gestió s'han aplicat a la Comunitat Valenciana? ¿quins han sigut els motius del canvi?	Model de gestió actual a la Comunitat Valenciana. Models en 1997 i anteriors. Factors utilitzats per l'Administració per al canvi de model
	4.3 ¿Quins factors podrien influir en el model de gestió de les ITV?	Dades i indicadors referits a la Comunitat Valenciana: nombre de vehicles del parc mòbil. Antiguitat, nombre d'inspeccions realitzades. Índex d'absentisme. Taxa de rebuig. Preus. Segones revisions. Sinistralitat. Exclusivitat geogràfica
		Dades i indicadors referits a la resta de CCAA: nombre de vehicles del parc mòbil. Antiguitat, Nombre d'inspeccions realitzades. Índex d'absentisme. Taxa de rebuig. Preus. Segones revisions. Sinistralitat. Exclusivitat geogràfica
	4.4 ¿Quins factors i tendències de futur es consideren actualment per a determinar el model de gestió d'ITV més adequat en termes d'economia, eficiència, eficàcia i seguretat vial?	Tendències legislatives, factors econòmics, de control/inspecció, política de tarifes i de seguretat vial relacionats amb el model de gestió

Font: Elaboració pròpia

L'apartat 3 conté les conclusions més rellevants que es formulen per a cada un dels objectius abans esmentats. L'apartat 4 recull les recomanacions a la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i a l'IVACE per tal de millorar el control que exerceixen en relació amb l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles.

L'Informe inclou també sis apèndixs:

- En l'apèndix 1 es descriu l'evolució de l'activitat de les estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana, les fites més significatives durant el període analitzat i les característiques bàsiques de la concessió administrativa del servei d'ITV a la Comunitat Valenciana.

- En l'apèndix 2 es descriu la metodologia aplicada per a dur a terme el treball realitzat, incloent-hi la naturalesa de les proves i l'obtenció d'evidència.

- Els apèndixs 3, 4, 5 i 6 contenen les observacions que es formulen per a cada un dels objectius abans esmentats.

En l'abast d'aquesta auditoria operativa queda exclosa expressament la fiscalització de l'adjudicació de l'expedient de contractació, si bé s'ha disposat dels contractes signats, dels seus plecs de condicions administratives i tècniques —vegeu l'annex I— que ens han servit per dur a terme les nostres anàlisis i proves pertinents.

L'àmbit temporal analitzat ha cobert des del període previ a l'inici de la concessió —1997—, tot i que determinats criteris d'auditoria s'han focalitzat en els resultats de l'últim exercici analitzat, 2015. Atesa l'amplitud del període revisat, la nostra anàlisi ha fet especial èmfasi en aquells anys en què han tingut lloc les fites més significatives relatives a la concessió, és a dir:

- 1998: Exercici d'inici de la gestió per mitjà del model de concessió.

- 2004: Exercici en el qual s'introdueix, mitjançant el Decret 19/2004 del Consell, la prova de sonometria en la Inspecció Tècnica de Vehicles per a la Comunitat Valenciana.

- 2010: Exercici en el qual, mitjançant un Acord del Consell, es congelen les tarifes aplicables a la Inspecció Tècnica de Vehicles.

- 2014: Exercici en el qual, mitjançant un Acord del Consell, es produeix una revisió a la baixa de les tarifes aplicables des de 2010.

- 2015: Últim exercici complet per al qual es pot disposar d'informació adequada i íntegra relacionada amb l'objecte de l'auditoria.

Així mateix, vista la gran varietat de tarifes aplicables a la Inspecció Tècnica de Vehicles en funció del tipus de vehicle de què es tracte, s'han seleccionat —a efecte de la nostre anàlisi— les tarifes corresponents als vehicles més significatius quantitativament respecte del parc mòbil de la nostra Comunitat en 2015: turismes, motocicletes, ciclomotors i camions i furgonetes fins a 3.500 kg. Aquestes categories representen el 96,2% del parc mòbil total.

El treball s'ha desenvolupat d'acord amb les directrius tècniques de fiscalització aprovades pel Consell de la Sindicatura, recollides en el *Manual de fiscalització* de la Sindicatura de Comptes, especialment en la secció 3200, Guia de fiscalització operativa. Aquesta guia concorda en els seus aspectes rellevants amb les normes aprovades per les institucions de control extern sobre la fiscalització operativa, que estan basades en les normes ISSAI-ES 300, ISSAI-ES 3000 i ISSAI-ES 3100.

Per dur a terme aquesta auditoria operativa, s'ha realitzat prèviament una anàlisi de l'entorn relacionat amb el model de gestió de les estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana. Per a això, s'ha consultat i analitzat la documentació que s'ha considerat més rellevant en aquest àmbit referida bàsicament a la legislació aplicable, articles d'opinió, estadístiques, informació econòmica i pressupostària, i informes i estudis sobre els diferents models de gestió.

Agraïm la col·laboració prestada en la realització del treball al personal dels serveis centrals de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i de l'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial (IVACE)[1].

Addicionalment, i per tal de disposar de determinada informació i/o completar i verificar, si s'escau, la subministrada per l'Administració autonòmica, s'ha sol·licitat la col·laboració de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat i de l'Associació d'Entitats Concessionàries de la Comunitat Valenciana per a l'ITV (AECOVA).

3. CONCLUSIONS

D'acord amb les observacions detallades en els apèndixs 3 a 6, les conclusions més rellevants són les que assenyalem a continuació. Un resum se'n detalla en l'apartat 1 d'aquest Informe, "Conceptes claus i fets rellevants".

En relació amb el model d'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana i amb el control exercit per la Generalitat sobre la prestació del servei

a) Elecció del model de gestió vigent i procediment utilitzat

El model de gestió pel qual es va optar el 1997 a la Comunitat Valenciana per a la gestió de l'ITV, el procediment utilitzat per a la seua adjudicació i el termini fixat de durada, s'emmarquen dins dels

[1] Fonamentalment el Servei de Qualitat, Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Direcció General d'Indústria i Energia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i l'Àrea de Vehicles de l'IVACE.

paràmetres més utilitzats en aquest moment per les diferents comunitats autònomes, excepte pel que fa a la peculiaritat de la distribució del territori de la Comunitat per lots/zones que comporten l'exclusivitat de les inspeccions que s'han de realitzar.

No obstant això, hem d'assenyalar que no hem obtingut evidència que l'Administració autonòmica realitzara els projectes, estudis o informes pertinents que justificaren la decisió adoptada pel Govern Valencià sobre el canvi del règim d'explotació del servei d'ITV i sobre el procediment i fórmula contractual elegits (vegeu l'apèndix 3, apartats 1 i 2).

b) Avaluació dels principis d'eficiència, eficàcia i economia

- Els plecs que regeixen el contracte de la concessió de l'explotació del servei d'ITV no consideren en les seues clàusules quins criteris i/o indicadors s'han d'utilitzar per mesurar el grau de compliment de les condicions exigides als concessionaris.

  De la mateixa manera, els contractes formalitzats no tenen clàusules específiques que definisquen els mecanismes de control de qualitat de la prestació del servei, aspecte que dificulta aquest mesurament per part dels serveis encarregats (apèndix 3, apartat 3).

- Aquest model de gestió va implicar que l'Administració autonòmica obtinguera, amb caràcter immediat, uns ingressos derivats del cànon de gestió —39,3 milions d'euros— i li garantira uns rendiments anuals derivats del cànon de serveis auxiliars per inspecció realitzada i de la contraprestació econòmica per l'ús de les instal·lacions i infraestructures existents propietat de la Generalitat i/o SEPIVA. De la mateixa manera, es va produir una reducció en els costos de personal propi.

  Cal assenyalar igualment, que el model de concessió preveu revertir a la Generalitat al final del contracte totes les instal·lacions i equipaments existents en perfecte estat d'ús (apèndix 1, apartat 3).

- Els plecs no van tenir en compte cap tipus d'actualització de la contraprestació econòmica que els concessionaris havien de satisfer per l'ús de les instal·lacions d'ITV ja existents, propietat de la Generalitat. Per això, si prenem com a referència l'increment de l'índex de preus al consum per al període 1998-2015, la Generalitat ha deixat d'ingressar 1.703.618 euros (apèndix 3, apartat 4).

- Les importants quanties econòmiques establides per a les fiances i el cànon de gestió, podrien haver comportat una limitació a la lliure competència i a la concurrència en la licitació d'empreses i fins i tot grups empresarials especialistes en la gestió de les ITV. En aquest sentit, els adjudicataris de tots els lots, excepte el número 4, van ser

UTE constituïdes per dos, tres o quatre empreses en què generalment només una presentava experiència en la gestió del servei que es licitava (apèndix 3, apartat 3) .

- Crida l'atenció que l'import del cànon de gestió oferit per cada un dels licitadors —després adjudicataris— de cada lot, experimentara exactament el mateix increment —un 30%— sobre l'import mínim establit en el plec. Aquest import va oscil·lar segons el lot entre 5,8 i 8,3 milions d'euros (apèndix 3, apartat 3).

c) Obligacions dels concessionaris incloses en els plecs durant el període de la concessió i el seu control per part de l'Administració autonòmica.

Es considera raonable el conjunt de les obligacions de caràcter fonamentalment econòmic i de salvaguarda dels actius que hauran de ser revertits a la Generalitat a la finalització del període de concessió, excepte pel que fa a la no actualització prevista en els plecs de la contraprestació econòmica que es rep dels concessionaris per la cessió de les instal·lacions propietat de la Generalitat. La revisió que hem dut a terme ha posat de manifest que, en general, els concessionaris estan complint amb aquestes obligacions.

L'Administració autonòmica en virtut de les prerrogatives que li atorguen els plecs, està realitzant de forma raonablement satisfactòria les funcions de control, supervisió i, si s'escau, sancionadora sobre l'activitat exercida pels concessionaris de l'explotació del servei d'ITV (apèndix 3, apartats 3 i 4).

No obstant això, s'han posat de manifest les següents incidències que cal destacar:

- No s'ha pogut verificar en tots els casos el compliment per part dels concessionaris de la clàusula referent a la subrogació del personal existent a les estacions d'ITV a l'inici de la concessió. Quant a l'adjudicatari del lot 5, no hem obtingut justificació documental del compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social en el moment de la signatura del contracte.

- El pagament per part dels concessionaris de les factures trimestrals emeses per IVACE/SEPIVA pel cànon de serveis auxiliars, s'ha realitzat en el 39,9% dels casos en un termini superior als vint dies estipulat en els plecs. En juny de 2017, IVACE ha reclamat als concessionaris afectats els interessos de demora meritats pels incompliments del termini de pagament corresponents al període 2014-2017. L'import reclamat és de 13.106 euros.

- També s'han produït retards en el pagament —en percentatges similars als descrits en el paràgraf anterior— de la

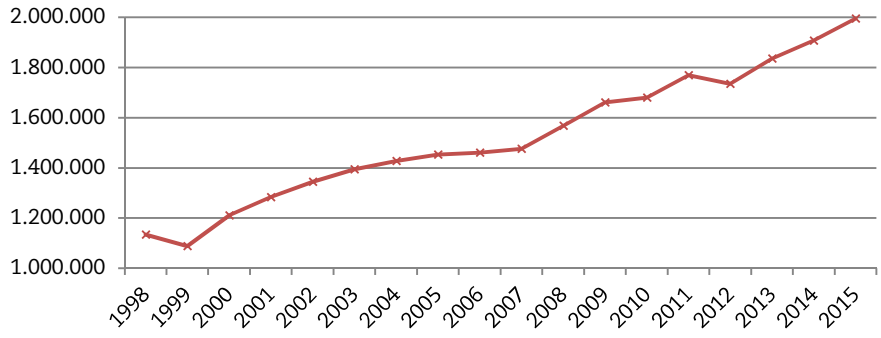
contraprestació econòmica per l'ús de les instal·lacions propietat de la Generalitat i/o de SEPIVA/IVACE. Els concessionaris han abonat els interessos de demora corresponents als endarreriments en el pagament de la contraprestació derivada de l'ús de les instal·lacions de SEPIVA/IVACE.

- En el període 2000-2015 s'han fet 1.859 visites d'inspecció de la Generalitat a les estacions d'ITV que han comportat 3.041 actes. S'ha observat una tendència a la baixa d'aquestes visites en els darrers exercicis. Tot i que el nombre de sancions imposades en el període és molt reduït —tant per l'àmbit territorial com el temporal— crida l'atenció el nivell de gravetat de les sancions, la seua concentració en dos concessionaris i la inexistència de procediments sancionadors durant els deu primers exercicis de concessió.

d) Inspeccions tècniques de vehicles realitzades en el període 1998-2015. Taxa de rebuig a les primeres inspeccions.

En 2015 es van efectuar 1.994.836 inspeccions, xifra que va representar un increment del 75,5% sobre les 1.136.740 que van ser realitzades en 1998.

Gràfic 1. Evolució del nombre d'inspeccions totals a la Comunitat Valenciana. Període 1998-2015



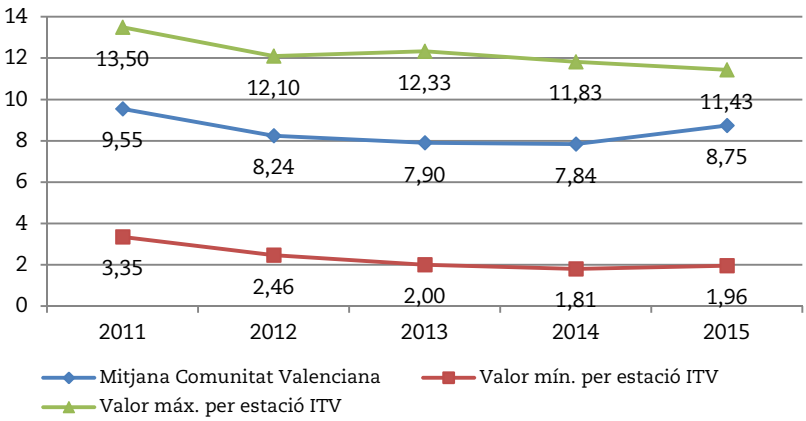
Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Els turismes —69,3%—, motos i ciclomotors, i els vehicles de càrrega representen el 95,7% del total de les inspeccions periòdiques realitzades des de 1998. Les inspeccions no periòdiques a penes representen de mitjana el 5,6% del total en el període i del 3% en els últims cinc exercicis.

La taxa mitjana de rebuig en les inspeccions periòdiques —nombre total de vehicles que no passen la primera inspecció ITV— en el conjunt de la Comunitat Valenciana, mostra una evolució descendent a partir de 2004, mostrant un petit repunt en l'exercici 2015, en què la taxa de rebuig se situa en el 8,7% de mitjana. El rebuig

a la primera inspecció implica la necessitat de passar-ne una segona, a la qual se li aplicarà una tarifa que és del 75% de l'import corresponent a la primera inspecció (apèndix 3, apartat 4).

Gràfic 2. Taxa mitjana de rebutjos en la inspecció d'ITV a la Comunitat Valenciana. 2011-2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

e) Reclamacions interposades pels usuaris

De mitjana, en aquests exercicis, es van interposar entre 20 i 24 reclamacions per cada 100.000 vehicles inspeccionats, xifra que es considera acceptable, tot i que no disposem de resultats d'aquest indicador en altres comunitats autònomes que permetria comparar-los. S'han resolt totes les reclamacions i, en general, han sigut desestimades (apèndix 3, apartat 4).

f) Equilibri financer de la concessió

El primer que cal assenyalar és que els plecs que regeixen el contracte de concessió no citen expressament ni la rendibilitat estimada ni defineixen la situació d'equilibri financer. Es limita a esmentar en la clàusula 24 que el servei públic de la concessió serà gestionat a risc i perill de l'adjudicatari.

A continuació s'indiquen els aspectes més significatius que s'han posat de manifest en l'anàlisi que hem dut a terme dels comptes anuals auditats de l'exercici 2015 dels concessionaris i de les obligacions econòmiques que es deriven del contracte de concessió:

- Els ingressos provinents de la Inspecció Tècnica de Vehicles —import net de la xifra de negocis— representen, en tots els

casos, la pràctica totalitat dels ingressos dels concessionaris, i sumen, en el còmput global, 72.618.917 euros.[2]

- Amb caràcter general, les despeses de personal és la partida més significativa dins de les despeses de les societats concessionàries —entre el 44% i el 69%— les quals, juntament amb les despeses per serveis exteriors i les amortitzacions, concentren la pràctica totalitat de les despeses.

- El resultat global positiu de l'exercici 2015 és de 7.334.516 euros tenint en compte només els cinc lots per als quals hem disposat d'informació completa. En quatre dels cinc casos analitzats, els concessionaris han obtingut uns resultats positius que oscil·len entre el 13% i el 43,9% dels ingressos totals de l'exercici. En el cas restant, la societat concessionària presenta un resultat negatiu equivalent al 0,9% dels ingressos.

- Amb caràcter general, les obligacions econòmiques derivades de la concessió representen el 25,3% dels ingressos estimats[3]. Per tant, el 74,7% d'aquests ingressos queda disponible per atendre la resta de despeses —incloent-hi les despeses de personal— que comporta l'explotació del servei.

- El cost mitjà estimat per inspecció derivat de les condicions econòmiques de la concessió és de 8,45 euros, i mostra una gran dispersió amb un màxim de 13,46 euros per al lot 4 i un mínim de 3,35 euros per al lot 7.

  La repercussió de la resta de costos per inspecció de les societats concessionàries mostra, així mateix, una gran variabilitat. Així, mentre la mitjana d'aquests costos per als lots 1 a 4 se situa en 21,66 euros —amb un màxim en el lot 3 de 24,93 euros—, per al lot 7 es redueix fins als 12,32 euros.

  En conseqüència, els costos totals unitaris derivats de la inspecció de vehicles se situen, depenent del concessionari, entre un màxim de 37,40 euros i un mínim de 15,67 euros (cost mitjà de 28,24 euros).

- De la seua banda, l'ingrés mitjà de la inspecció de vehicles obtingut partint de l'import net de la xifra de negoci que figura en els comptes anuals de les concessionàries, se situa en 36,85 euros (no inclou l'IVA ni la taxa de la DGT). Això implica que, excepte en

[2] Els ingressos corresponents als lots 5 i 6 s'han obtingut de la nota d'ingressos de la memòria dels seus comptes anuals de 2015.

[3] Ingressos obtinguts pels concessionaris per la prestació del servei estimats per aquesta Sindicatura a partir del nombre total d'inspeccions realitzades —periòdiques i no periòdiques— per tipus de vehicle i tarifa aplicable en l'àmbit de la Comunitat Valenciana. Aquests ingressos estimats —69.070.142 euros— són inferiors en un 5,1% als que figuren en els comptes anuals de les societats concessionàries, 72.618.917 euros.

un cas, que presenta un ajustat nivell de pèrdues, les societats concessionàries de la prestació del servei presenten uns marges de benefici que poden considerar-se significatius (entorn del 20%, amb un cas que arriba al 58% de l'ingrés mitjà per inspecció). El marge mitjà unitari per inspecció és de 8,60 euros (apèndix 3, apartat 4).

En relació amb les proves realitzades per les diferents estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana

g) Estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana i proves que realitzen

El nombre de línies d'inspecció a 31 de desembre de 2015 és de 104, fet que ha representat un increment del 64,4% respecte de les existents a l'inici del període de concessió, 1 de gener de 1998. Aquest increment s'ha materialitzat en la posada en funcionament de deu estacions fixes, tres estacions d'ITV mòbil i cinc unitats mòbils agrícoles.

Quadre 2. Nombre i tipus de les estacions d'ITV. Detall per províncies. 31 de desembre de 2015

Província	Estacions fixes	Altres estacions	Nombre de línies			
			Lleugers	Pesats	Mixtes	Total
Alacant	9	-	21	5	6	32
Castelló	3	-	6	3	0	9
València	13	-	34	10	5	49
Mòbils	-	6	2	0	5	7
Subtotal	25	6	63	18	16	97
Agrícoles	-	7	7	-	-	7
Total	**25**	**13**	**70**	**18**	**16**	**104**

Font: Informació facilitada per l'IVACE i els concessionaris

Cal assenyalar al respecte que tant les característiques de les diferents estacions d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana, com les inspeccions que realitzen i la metodologia per dur-les a terme, s'ajusten al que estableix la normativa aplicable i al que preveu el plec que regeix la concessió, i compleixen, amb caràcter general, amb els estàndards de qualitat exigibles.

Cal esmentar igualment, que totes les empreses concessionàries es troben acreditades per l'Entitat Nacional d'Acreditació per al control metrològic d'aparells, i cinc dels set concessionaris ho estan per a la inspecció tècnica periòdica de vehicles. A la data d'aquest Informe, dita acreditació no és obligatòria (apèndix 4, apartat 1).

h) Prova d'emissió sonora

A diferència de la resta de comunitats, a la Comunitat Valenciana és obligatòria per a tot tipus de vehicle des de 2004. Aquesta prova té una tarifa addicional que va ser fixada inicialment en vuit euros, tot i que s'ha reduït substancialment a partir de l'Acord del Consell de 28 de març de 2014. El seu import actual és de 2,48 euros (apèndix 4, apartat 2).

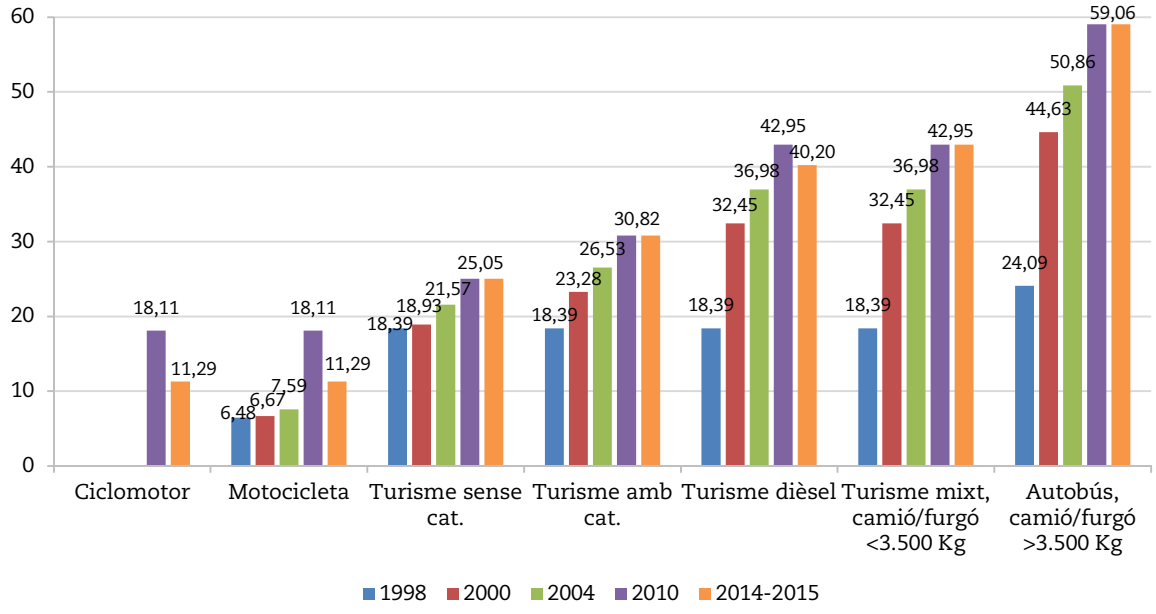
En relació amb les tarifes de la Inspecció Tècnica de Vehicles

i) Fixació i aprovació de les tarifes d'ITV (apèndix 5, apartat 1)

- En tots els casos, la determinació, fixació o modificació de les tarifes aplicables al servei d'ITV ha sigut realitzada pel Consell de la Generalitat, que hi és l'òrgan competent.[4]

- Les tarifes aplicables a vehicles amb motor dièsel —turismes, camions, furgonetes i altres—, s'han incrementat en el període analitzat entre un 119% i un 145%, mentre que les corresponents als vehicles a gasolina —ciclomotors, motocicletes i turismes— ho han fet entre un 36% i un 74%.

Gràfic 3. Evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica per anys i tipus de vehicle



Font: Dades facilitades per l'IVACE

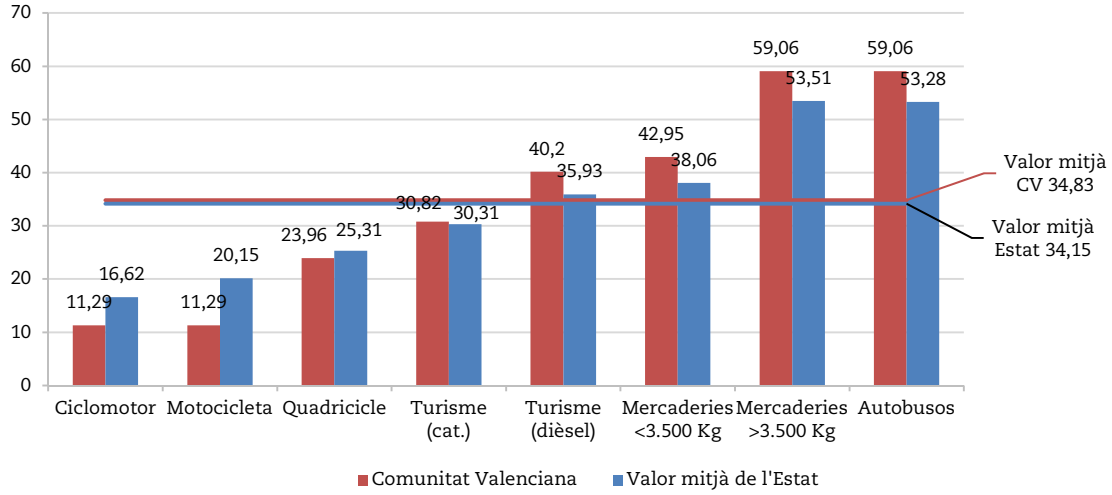
[4] La sentència número 523/2017, de 30 de maig de 2017, del TSJCV anul·la l'Acord del Consell de 28 de març de 2014 i estima parcialment el recurs contenciosoadministratiu interposat per l'empresa concessionària del lot 5. En 2016 i febrer de 2017, s'han emès quatre sentències més que van desestimar els recursos presentats contra el dit Acord (vegeu l'apèndix 5, apartat 1).

j) Tarifes d'ITV aplicades a la Comunitat Valenciana versus tarifes aplicades a la resta de l'Estat (apèndix 5, apartats 1 i 3).

- El valor mitjà de la tarifa aplicada a la Comunitat Valenciana se situa un 2% per damunt del valor mitjà calculat per a tot el territori de l'Estat (estimat en termes homogenis), ocupant el lloc número 12 del total de 19 comunitats i ciutats autònomes, d'acord amb un ordre de menor a major import de tarifa.

- Les tarifes aplicades a turismes dièsel i vehicles de mercaderies fins a 3.500 kg són més altes a la nostra Comunitat —amb un 11,9% i 12,8% superior al valor mitjà—, ocupant els llocs 17 i 18[5] respectivament, del conjunt de l'Estat.

Gràfic 4. Tarifes d'inspecció d'ITV per tipus de vehicle. Any 2015. Euros

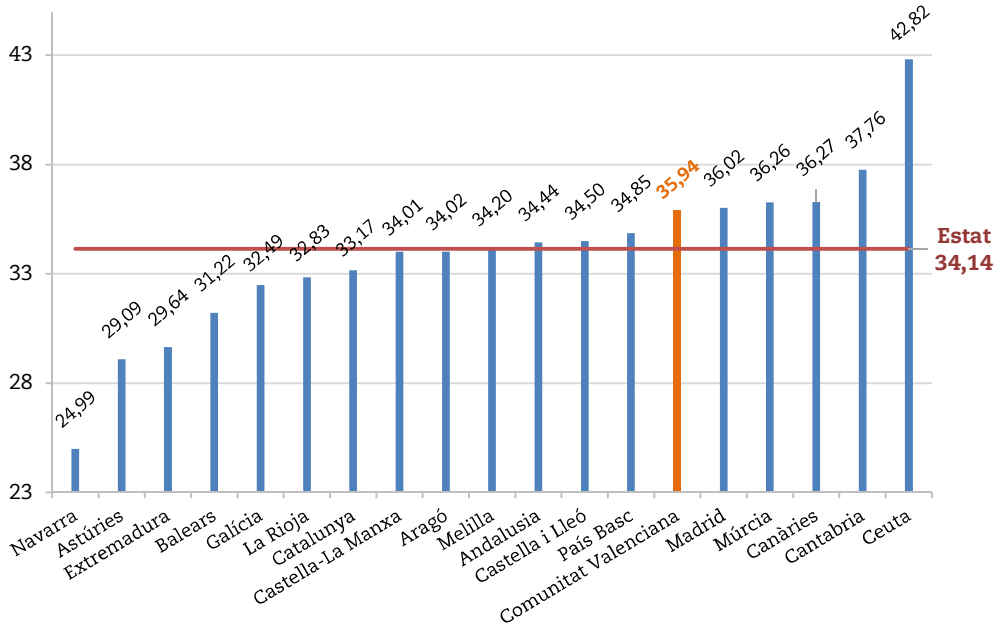


Font: Dades facilitades per l'IVACE i dades obtingudes de les webs oficials de les comunitats autònomes

- A la Comunitat Valenciana, la tarifa mitjana ponderada —calculada en funció del nombre d'inspeccions periòdiques realitzades en 2015 per a cada tipus de vehicle— és de 35,94 euros, mentre que a la resta de l'Estat puja a un import de 34,14 euros. D'acord amb això, la nostra Comunitat ocupa el lloc número 14 del total de 19 comunitats i ciutats autònomes.

[5] D'acord amb l'ordre de menor a major import de tarifa

Gràfic 5. Tarifa mitjana ponderada d'ITV per comunitats autònomes. Any 2015. Euros



Font: Dades inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat i dades de tarifes facilitades per l'IVACE. Veure annex X.

- Pel que fa a les tarifes aplicables a les segones inspeccions per causa de rebuig a la primera, la informació obtinguda mostra que hi ha una gran disparitat en la seua aplicació entre les diferents comunitats autònomes. A la Comunitat Valenciana, a aquesta segona inspecció s'assigna una tarifa que representa el 75% de l'aplicada en la primera inspecció.

  La comparació que hem realitzat de les tarifes, ha posat de manifest com a fet més significatiu l'existència d'un ventall ampli de tarifes que es pot veure influït pel model de gestió del servei d'inspecció d'ITV i pels diferents costos que ha d'afrontar el concessionari/autoritzat, com a aspectes més rellevants.

  Per tant, establir o fixar les tarifes d'inspecció tècnica de vehicles, hauria de comportar la realització —en col·laboració amb les empreses concessionàries— d'un estudi detallat dels costos en què s'incorre per a cadascuna de les inspeccions per tipus de vehicle. Ha d'obeir, per tant, a criteris econòmics i de manteniment de l'equilibri financer de la concessió —mentre aquest siga el model de gestió del servei— i abstenir-se d'utilitzar criteris externs als factors específics que intervenen en l'explotació del servei que opera a la Comunitat Valenciana, encara que això no vol dir que no es puguen prendre com a referència. Tot això sense oblidar que la prestació del servei d'ITV és una responsabilitat pública —activitat de seguretat

industrial— l'objectiu de la qual és garantir que els vehicles estiguen en bones condicions des del punt de vista de la seguretat viària i el medi ambient.

En relació amb els factors que podrien influir sobre els diversos models de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles

k) Models de gestió previstos per la legislació

La Directiva 2014/45/UE que entrarà en vigor el 20 de maig de 2018, permet un ampli ventall de possibilitats de gestió, des de la directa per la mateixa Administració o un organisme públic, fins a la indirecta en règim de concessió administrativa, o per establiments autoritzats per la mateixa Administració.

l) Factors que podrien influir en el model de gestió (apèndix 6, apartat 3).

El model de gestió que s'ha d'aplicar en la Inspecció Tècnica de Vehicles ve determinat, entre altres factors, pel volum del parc automobilístic i de les seues característiques, com ara el tipus de vehicle, la seua antiguitat i l'estat de manteniment, la sinistralitat, l'estat de les carreteres, la política de tarifes i les exigències del marc legal regulador en què es desenvolupa aquesta inspecció tècnica. Així mateix, també s'ha de tenir en compte a l'hora d'analitzar el model de gestió, la densitat demogràfica del territori i els mecanismes d'intervenció necessaris per facilitar l'accés de tots els ciutadans a una inspecció que té el caràcter d'obligatòria.

A més a més cal assenyalar com un element rellevant amb incidència en el model de gestió, les necessitats economicofinanceres i pressupostàries —sempre escasses— que han d'afrontar les administracions públiques autonòmiques per fer front a les previsions de creixement dels diferents factors influents i poder donar-ne una resposta adequada.

- Parc mòbil, tipus i antiguitat

  A la Comunitat Valenciana, el parc mòbil a 31 de desembre de 2015 era de 3.575.186 vehicles. Aquesta xifra comporta un increment del 54,9% respecte de l'existent en 1998. Els ciclomotors, motocicletes, turismes i camions representen el 97% del total.

Quadre 3. Nombre de vehicles del parc mòbil

Àmbit/Anys	1998*	2004	2010	2014	2015	Variació 1998-2015	
						Nombre	%
Comunitat Valenciana	2.307.572	3.223.898	3.624.731	3.542.531	3.575.186	1.267.614	54,9%
Total Estat	21.306.493	28.674.687	33.376.242	33.037.091	33.412.894	12.106.401	56,8%
% Comunitat Valenciana sobre total	10,8%	11,2%	10,9%	10,7%	10,7%	-	-

* No inclou els ciclomotors

Font: Direcció General de Trànsit. Informe personalitzat sobre el parc de vehicles 1998 a 2015. Inclou tot tipus de vehicle.

El 59,4% del total de vehicles de la nostra Comunitat té més de deu anys —58,8% de mitjana a tot l'Estat— i el 15,2% han sigut matriculats a partir del 2011 (0,5 punts inferior a la mitjana estatal).

- Inspecció de vehicles. Taxa de rebuig

La taxa de vehicles subjectes a inspecció anual en funció del parc existent i la seua antiguitat se situa en el 75,7% el 2015, que s'ha de considerar elevada i que pot explicar-se per l'envelliment del parc mòbil.

La taxa d'absentisme, —entesa com a percentatge de vehicles que haurien de passar l'ITV i no ho fan—, se situa en 2015 en el 24,7%, que s'ha de considerar alta. La taxa de rebuig —vehicles amb resultat desfavorable en la primera inspecció— se situa a la Comunitat Valenciana en el 8,6%, molt inferior a la que mostra el total de l'Estat. Aquesta circumstància podria tenir una relació directa amb la necessitat de passar una segona inspecció a la qual s'aplicarà una tarifa del 75% de l'import corresponent a la primera inspecció, a diferència del que passa en la major part de l'Estat.

D'altra banda, la taxa de fugida —entesa com el percentatge de vehicles de la nostra Comunitat que es traslladen a una altra comunitat autònoma per a realitzar la inspecció tècnica— se situa en 2015 en el 7,2% del total de vehicles que havien de passar la inspecció en l'exercici. Aquesta circumstància ha de ser analitzada per l'Administració autonòmica a fi de veure quins motius i/o circumstàncies motiven aquest percentatge (apèndix 6, apartat 3).

Quadre 4. Dades i indicadors sobre el parc mòbil i la inspecció d'ITV a la Comunitat Valenciana. 2013-2015

Any	Parc vehicles	Vehicles que haurien de passar l'ITV	% Taxa d'absentisme	% Taxa de fugida	% Taxa vehicles subjectes a inspecció anual (s/parc)
2013	3.548.419	2.633.470	27,9%	7,5%	74,2%
2014	3.542.531	2.640.005	25,7%	7,5%	74,5%
2015	3.575.186	2.706.551	24,7%	7,2%	75,7%

Font: Direcció General de Trànsit. Dades ITV per tipus de vehicle 2013-2015 i parc mòbil a la Comunitat Valenciana.
L'IVACE. Dades inspeccions ITV 2013-2015.

- Sinistralitat

  La taxa de sinistralitat —percentatge del nombre d'accidents respecte al parc mòbil— mostra una reducció molt significativa tant en l'àmbit estatal com en el de la Comunitat Valenciana.

- Demografia i territori

  Aquests aspectes tenen una incidència significativa a l'hora de determinar la ubicació de les estacions d'ITV. És per això que cal facilitar a l'usuari l'accés a les instal·lacions d'ITV de manera que la distància al punt d'inspecció, les esperes innecessàries i les característiques del seu vehicle, com a factors més significatius, no constituïsquen dificultats afegides.

- Altres factors. Cost amb mitjans propis

  La política de tarifes per a les inspeccions, tant per a les primeres com per a les segones revisions, és un factor amb una incidència significativa siga quin siga el model de gestió triat. Per tant, introduir factors de competència, de proporcionalitat en les exigències legals reguladores, acompanyats d'un nivell de control i supervisió adequat per part de les administracions públiques, responsables últimes del servei públic, han de ser aspectes a tenir en compte a l'hora de triar o seleccionar un model de gestió.

  Així mateix, no hem de deixar d'esmentar el model de gestió directa, és a dir el realitzat amb mitjans propis. En aquest sentit, hem sol·licitat a l'Administració autonòmica que ens informara sobre si ha realitzat en dates recents alguna anàlisi o estudi que avaluara els costos/beneficis d'assumir directament l'explotació del servei d'ITV. Aquesta anàlisi o estudi, com a tal, no s'ha efectuat. No obstant això, ens han comentat que si manegen dades estadístiques i econòmiques que es tenen en compte per estimar noves necessitats d'estacions d'ITV.

m) Factors i tendències de futur sobre el model de gestió d'ITV

- La legislació europea i, en conseqüència, l'espanyola, preveu introduir en un futur pròxim una certa liberalització en la prestació del servei subjecta a un major control i supervisió, i obligarà a crear un òrgan responsable de vigilar i supervisar com s'executa aquesta prestació, establint un eficaç règim sancionador.

- L'"Estudi sobre el mercat del servei d'inspecció tècnica de vehicles" de juny de 2014 elaborat per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, es pronuncia a favor d'una major liberalització del sector a Espanya en nom d'un increment de la dinàmica competitiva que elimine les restriccions no proporcionals existents en la normativa estatal i autonòmica (per exemple, l'exclusivitat geogràfica).

- En definitiva, entenem que es tracta de mantenir un encertat equilibri entre models que permeten una major obertura i competitivitat del mercat, i la consecució dels objectius de seguretat viària i el medi ambient, que garantisca que els vehicles estiguen en bones condicions per a circular durant el seu ús, siguen més segurs, reduir el nombre de víctimes i millorar la seguretat dels usuaris de la carretera.

D'acord amb aquestes conclusions, s'han elaborat les recomanacions que es detallen en l'apartat següent.

4. RECOMANACIONS

En relació amb el model d'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana i amb el control exercit per la Generalitat sobre la prestació del servei

a) L'Administració autonòmica ha de potenciar les mesures i els procediments i mètodes d'anàlisi actualment existents, a fi de millorar les seues funcions de control i seguiment de l'explotació del servei d'ITV, de tal manera que puga avaluar l'eficàcia i qualitat del servei prestat per part dels concessionaris (apèndix 3, apartat 3).

b) Un procés d'externalització de serveis públics requereix d'un contracte ben dissenyat i és per això que recomanem que tinga en compte acords sobre els nivells del servei rellevants i mesurables, de manera que permeta a l'Administració fer un seguiment permanent de l'execució del servei i garantir així que no s'està perjudicant la qualitat.

c) La normativa contractual disposa realitzar els projectes i estudis pertinents a fi de justificar les decisions de les administracions públiques per a contractar l'explotació d'un servei amb un operador privat, així com el procediment contractual triat. Òbviament, no anem a recomanar ara que açò es porte a terme sobre un contracte en execució des de 1998, però sí que volem ressaltar la importància d'aquests projectes i estudis, i no només pel fet que és una exigència legal, sinó perquè els principis d'una bona gestió així ho demanen per tal d'avalar les decisions preses per les administracions públiques, siguen quines siguen. Aquests estudis i projectes han de formar part de l'expedient de contractació (apèndix 3, apartats 2 i 3).

d) Cal incrementar les visites d'inspecció per part de la Conselleria/IVACE a les estacions d'ITV, ja que s'ha observat una tendència a la baixa en els darrers exercicis (apèndix 3, apartat 4).

En relació amb les proves realitzades per les distintes estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana

e) Recomanem, ja que en un futur pròxim serà obligatori, que totes les empreses concessionàries estiguen acreditades per l'ENAC per a la inspecció tècnica de vehicles (apèndix 4, apartat 1).

En relació amb les tarifes de la Inspecció Tècnica de vehicles

f) Per establir o fixar les tarifes d'inspecció tècnica de Vehicles, recomanem realitzar —en col·laboració amb les empreses concessionàries— un estudi detallat dels costos en què s'incorre per a cadascuna de les inspeccions per tipus de vehicle. Ha d'obeir, per tant, a criteris econòmics i de manteniment de l'equilibri financer de la concessió —mentre aquest siga el model de gestió del servei—, i abstenir-se d'utilitzar criteris externs als factors específics que intervenen en l'explotació del servei que opera a la Comunitat Valenciana, sense que això no vulga dir que no es puguen prendre com a referència (apèndix 5, apartat 1).

En relació amb els factors que podrien influir sobre els diversos models de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles

g) Recomanem a l'Administració autonòmica que, a la vista de les circumstàncies poblacionals i geogràfiques (l'exclusivitat territorial és un factor que s'ha de ponderar), del volum de parc mòbil, de les magnituds economicofinanceres i pressupostàries, i de la normativa actual i prevista, analitze detalladament els diversos factors que intervenen en el servei de la inspecció tècnica de vehicles, de manera que permeta prendre la decisió sobre el model de gestió d'ITV que millor s'adapte a la nostra Comunitat i que afavorisca la consecució dels seus objectius (apèndix 6, apartat 4).

APÈNDIX 1. EVOLUCIÓ DE L'ACTIVITAT DE LA INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES. FITES MÉS REPRESENTATIUS. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA CONCESSIÓ ADMINISTRATIVA DEL SERVEI PÚBLIC D'ITV A LA COMUNITAT VALENCIANA

1. Evolució de l'activitat de la Inspecció Tècnica de Vehicles

El primer model de gestió d'inspecció tècnica dels vehicles automòbils per garantir la seua seguretat en el trànsit viari va ser implantat a principis dels anys vuitanta pel Reial Decret 3273/1981. Aquesta norma —avui derogada— concebia aquesta activitat com un autèntic servei públic, tant per la seua finalitat de *garantir la seguretat de circulació dels vehicles*, com per les conseqüències que la seua pràctica podia comportar, *la prohibició de circulació del vehicle rebutjat en el curs de la inspecció*.

El citat Reial Decret encomanava l'acompliment d'aquesta funció pública a la pròpia Administració[6] i només de manera excepcional, segons el que preveu l'apartat 2 del mateix article, s'admetia que la realitzaran *les entitats col·laboradores de l'Administració expressament autoritzades per a aquesta finalitat*.

El ràpid creixement del parc automobilístic en els anys vuitanta va posar de manifest la impossibilitat d'atendre aquest servei en un règim de gestió directa, i va donar lloc a l'aprovació del Reial Decret 1987/1985.

Amb l'assumpció de competències per part de les autonomies, l'article 2.1 de l'esmentat Reial Decret va habilitar les comunitats autònomes per poder seguir prestant el servei en règim de gestió directa, bé mitjançant els seus propis serveis centralitzats o mitjançant societats d'economia mixta. Així mateix, va establir la necessitat de donar entrada a la iniciativa privada a través de la implantació d'un règim de concessió, règim que va acabar generalitzant-se ateses les fortes inversions que requeria la situació i els recursos sempre escassos de l'Administració.

El Reial Decret Llei 7/2000, de Mesures Urgents en el Sector de les Telecomunicacions, va substituir el sistema de concessió administrativa, previst fins a aquest moment en el Reial Decret de 1985 pel sistema d'autorització administrativa reglada. Davant els recursos d'inconstitucionalitat promoguts per diverses comunitats autònomes, el Tribunal Constitucional va declarar que l'article 7.2 del Reial Decret Llei 7/2000 vulnerava les competències autonòmiques en matèria d'indústria, en imposar l'autorització administrativa com a títol habilitant perquè els particulars puguen prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

[6] Segons l'article 4 del Reial Decret 3273/1981, els inspectors del Ministeri d'Indústria o de l'ens autonòmic competent, havien de realitzar les inspeccions en les estacions que les administracions respectives havien de crear amb aquesta finalitat.

El Reial Decret 833/2003 va derogar diversos articles del Reial Decret 1987/1985 i, finalment, el Reial Decret 224/2008 va establir els requisits tècnics de les estacions d'ITV, permetent que cada comunitat autònoma decidira el model de gestió de les estacions ITV.

Així mateix, l'esmentat Reial Decret establia el règim d'incompatibilitats dels socis, directius i personal que prestara els seus serveis en les estacions, sense perjudici del que disposaren les comunitats autònomes amb competències exclusives en matèria d'indústria.

D'aquesta manera, a l'Estat espanyol ens trobem actualment amb les següents alternatives pel que fa a la prestació del servei de l'ITV:

- Directament per l'Administració (per exemple: actualment de manera parcial a Extremadura).

- Mitjançant empreses públiques (per exemple: Andalusia i Astúries).

- Per mitjà de concessió administrativa. És el cas més estès (per exemple: Galícia, Castella i Lleó, Cantàbria, Aragó, Navarra, País Basc, Múrcia i Comunitat Valenciana).

- En règim d'autoritzacions administratives (per exemple: Madrid, Castella-La Manxa i la Rioja).

2. Desenvolupament a la Comunitat Valenciana

L'any 1986 —Reial Decret 1987/1985— s'estableix l'obligatorietat de la inspecció tècnica per als turismes. Aquesta situació provoca la ràpida saturació de les estacions ITV existents. Així mateix propicia amb efectes d'1 de gener de 1988 el traspàs de les competències de la inspecció exercides fins a aquest moment per la pròpia Administració autonòmica, a l'empresa pública Seguretat i Promoció Industrial Valenciana, SA (SEPIVA).

El Decret 198/1987, de 7 de desembre, del Govern Valencià, va adscriure a aquesta empresa la gestió del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles a les estacions públiques existents en l'àmbit territorial de la Comunitat Valenciana, i va ordenar les corresponents transferències patrimonials i de personal. En virtut d'això, s'encomana a SEPIVA la urgent construcció de la xarxa d'estacions d'ITV necessària per a la Comunitat Valenciana.

El 1988, la Generalitat disposava de quatre estacions fixes d'ITV dependents dels Serveis Territorials de la Conselleria d'Indústria. Addicionalment, dues empreses privades disposaven d'autorització administrativa del Ministeri d'Indústria per a prestar el servei en les zones de Redovà i Oriola, a la província d'Alacant.

En el període 1988-1997, de gestió del SEPIVA, s'amplia la xarxa en nou estacions fixes i, per atendre el servei en poblacions allunyades, s'adquireixen tres unitats mòbils més dues específiques destinades a vehicles agrícoles.

Quadre 5. Dades de les estaciones d'ITV a la Comunitat Valenciana gestionades pel SEPIVA fins al 31 de desembre de 1997

Zones	Estacions	Localització*	Nombre de línies		Capacitat vehicles	
			Lleugers	Pesats	Lleugers	Pesats
1	3 fixes+1 Mòbil+1 Mòbil agrícola	ITV Castelló (1982)	2	1	44.000	22.000
		ITV Vila-real (1991)	2	1	66.000	22.000
		ITV Vinaròs (1993)	1	1	33.000	22.000
		ITV Mòbil (1990) Castelló	1	0	22.000	0
		U. Mòbil agrícola (1990) Castelló	1	0	22.000	0
2	1 Fixa	ITV Massalfassar (1984)	9	3	198.000	66.000
3	3 fixes+1 Mòbil+1 Mòbil agrícola	ITV Riba-roja (1989)	4	1	132.000	22.000
		ITV Utiel (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Catarroja (1996)	3	1	99.000	22.000
		ITV Mòbil (1990) Riba-roja	1	0	22.000	0
		U. Mòbil agrícola (1991) Riba-roja	1	0	22.000	0
4	4 Fijas+1 Mòbil	ITV Gandia (1986)	3	2	66.000	44.000
		ITV Ontinyent (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Alcoi (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Alzira (1996)	1	1	33.000	22.000
		ITV Mòbil (1989) Gandia	1	0	22.000	0
5	2 Fixes	ITV Alacant (1985)	5	2	110.000	44.000
		ITV Elx (1994)	2	1	66.000	22.000
13 fixes+3 mòbils+2 mòbils agrícoles			**42**	**17**	**1.056.000**	**374.000**

* L'any indica la data de la seua posada en funcionament

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE i les dades incloses en el plec de prescripcions tècniques del concurs de concessió.

En el quadre següent es mostren les principals dades i estimacions que figuraven en els annexos al plec de clàusules administratives i en el quadern informatiu subministrat als licitadors participants en el procediment de contractació de la gestió per concessió del servei d'ITV en 1997.

Quadre 6. Principals dades i estimacions del parc mòbil i inspeccions. Any 1997

Concepte	Camions	Autobusos	Turismes	Motos	Total
Parc mòbil (dades reals DGT)	358.216	3.776	1.619.206	163.437	2.144.635
Estimació inspeccions periòdiques (1ª)	167.998	3.514	461.388	14.665	647.565
Estimació inspeccions periòdiques (1ª) + No periòdiques	199.159	3.514	498.939	14.665	716.277
Estimació inspeccions periòdiques (1ª) + No periòdiques + rebutjos	237.846	4.361	577.812	15.723	835.742
% Inspeccions periòdiques (1ª) / parc mòbil	46,9%	93,1%	28,5%	9,0%	30,2%
% Inspeccions periòdiques (1ª) + No periòdiques / parc mòbil	55,6%	93,1%	30,8%	9,0%	33,4%
% Inspeccions periòdiques (1ª) + No periòdiques + rebutjos / parc mòbil	66,4%	115,5%	35,7%	9,6%	39,0%

Font: Dades anuari estadístic DGT 1997. Estimacions realitzades en el quadern informatiu del procediment de licitació.

Segons la informació facilitada per l'IVACE —en el qual s'integra SEPIVA a partir de 2013—, el nombre total d'inspeccions d'ITV va passar aproximadament de 300.000 en l'any 1988 a més de 800.000 en l'any 1997.

Segons la normativa reguladora, la fórmula de gestió directa per mitjà d'una empresa pública és una de les formes possibles de gestionar el servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles, que preveia també altres alternatives, entre les quals estava la de gestió indirecta en règim de concessió.

El 1997, i amb caràcter bastant generalitzat en el territori de l'Estat, la fórmula de gestió indirecta en règim de concessió es converteix per a les administracions en l'alternativa més congruent amb les exigències de la política industrial, que postula la substitució de la tradicional actuació administrativa per la col·laboració d'entitats privades convenientment supervisades pels ens públics. Aquesta línia ve marcada per la Llei 21/1992, de 16 de juliol, d'Indústria, i pel Reial Decret 2200/1995, de 28 de desembre, de Infraestructura per a la Qualitat i Seguretat Industrial.

En aquest context, el Decret 166/1997, de 13 de maig, del Govern Valencià, deixa sense efecte l'adscripció a SEPIVA de les funcions de gestió de les estacions d'ITV, com a pas previ a la contractació de la gestió del servei de forma indirecta mitjançant el sistema de concessió administrativa.

L'esmentat Decret assigna a SEPIVA les funcions d'arxiu, seguiment i control, col·laboració material i tècnica i altres funcions auxiliars, sota la superior direcció de la Generalitat, i la Conselleria d'Ocupació, Indústria i Comerç es reserva les facultats de direcció i control del servei, la de modificació o resolució contractual i l'exercici de la potestat sancionadora.

Mitjançant l'expedient de contractació 1997-CONT01-09 de la Conselleria d'Ocupació, Indústria i Comerç, licitat per concurs obert, es va adjudicar la gestió mitjançant concessió administrativa de les estacions d'ITV dividida en cinc lots (vegeu les dades més significatives de l'expedient en el apartat 3

d'aquest apèndix). A aquest règim de concessió es van adherir les dues empreses que ja venien gestionant les estacions d'inspecció —mitjançant autorització del Ministeri— al sud de la província d'Alacant (Redovà i Oriola). Els set lots agrupen zones geogràfiques que abasten la totalitat del territori de la nostra Comunitat, sota un règim d'exclusivitat territorial per a cada un dels concessionaris que presten el servei d'ITV.

Des de 1998 a 2015, i per compte dels concessionaris, s'han posat en servei a més de les ja existents, deu instal·lacions d'inspecció fixes, tres de mòbils i cinc unitats específiques per a vehicles agrícoles.

Les dades facilitades del primer any de gestió mitjançant concessió administrativa, que va ser 1998, mostren que el nombre d'inspeccions realitzades va ser d'1.136.740; 988.105 per als lots 1 a 5 i 148.635 per als lots 6 i 7. Aquest nombre d'inspeccions representa un increment aproximat del 37% sobre les realitzades en l'exercici anterior, i un increment del 14,9% sobre les previsions estimades per al primer any de funcionament del règim de concessió.

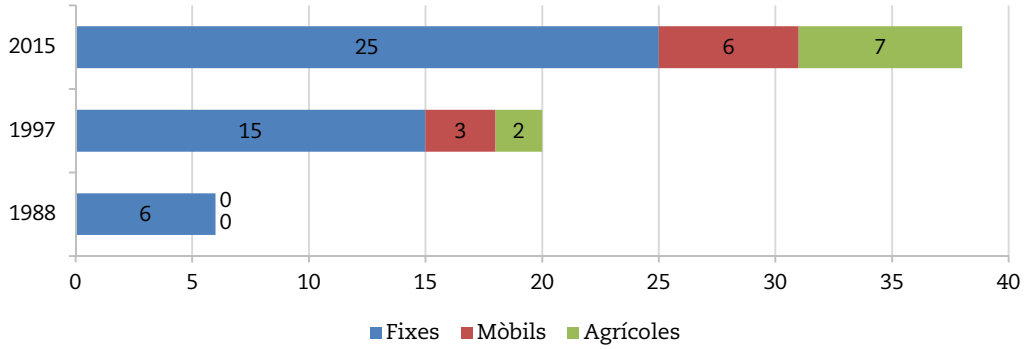
El quadre següent mostra les estacions d'ITV existents a 31 de desembre de 2015, tot indicant-hi la seua data de creació, la seua ubicació geogràfica i el lot al qual pertanyen d'acord amb l'adjudicació del concurs licitat el 1997:

Quadre 7. Tipus, localització i data d'inici de funcionament de les estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana

Localització estacions/any	Lot	Fixes	Mòbils	Agrícoles
ITV Castelló (1982)	1	x	-	-
ITV Massalfassar (1984)	2	x	-	-
ITV Gandia (1986)	4	x	-	-
ITV Alacant (1985)	5	x	-	-
ITV Redovà (1982)	6	x	-	-
ITV Oriola (1982)	7	x	-	-
Fins a 1988		*6*	*0*	*0*
ITV Riba-roja (1989)	3	x	-	-
ITV Vila-real (1991)	1	x	-	-
ITV Alcoi (1991)	4	x	-	-
ITV Ontinyent (1991)	4	x	-	-
ITV Utiel (1991)	3	x	-	-
ITV Elx (1994)	5	x	-	-
ITV Vinaròs (1993)	1	x	-	-
ITV Alzira (1996)	4	x	-	-
ITV Catarroja (1996)	3	x	-	-
ITV Mòbil (1990) Gandia	4	-	x	-
ITV Mòbil i U. Mòbil agrícola (1990-1991) Riba-roja	3	-	x	x
ITV Mòbil i U. Mòbil agrícola (1990-1992) Castelló	1	-	x	x
Des de 1989 a 1997		*9*	*3*	*2*
ITV Campanar (1998)	2	x	-	-
ITV Villena (1998)	6	x	-	-
ITV Xàtiva (1999)	4	x	-	-
ITV Benidorm (2000)	5	x	-	-
ITV Torrevella (2000)	7	x	-	-
ITV Sagunt (2001)	1	x	-	-
ITV Vara de Quart (2001)	3	x	-	-
ITV Llíria (2005)	3	x	-	-
ITV Ondara (2010)	1	x	-	-
ITV Sant Antoni de Benaixeve (2011)	2	x	-	-
ITV Mòbil (1998) Pilar de la Foradada	7	-	x	-
ITV Mòbil i U. Mòbil agrícola (1998-1999) Alacant	5	-	x	x
U. Mòbil agrícola (1999) Gandia	4	-	-	x
ITV Mòbil i U. Mòbil agrícola (1998-2000) Redovà	6	-	x	x
U. Mòbil agrícola (2000) S. Bartolomé-Oriola	7	-	-	x
U. Mòbil agrícola (2001) Massalfassar	2	-	-	x
Des de 1998 a 2015		*10*	*3*	*5*
Totals a 31/12/2015		**25**	**6**	**7**

Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Gràfic 6. Tipus i nombre d'estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

3. Característiques bàsiques de la concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles

Els aspectes bàsics que es desprenen del contracte i els plecs (vegeu l'annex I) que regulen la concessió, els mostrem en el quadre següent:

Quadre 8. Característiques bàsiques de l'expedient 1997-CONT01-09 per a contractar l'explotació per concessió de la gestió del servei públic d'ITV

Concepte	Contingut	
Entitat	Conselleria d'Ocupació, Industria i Comerç	
Objecte	L'explotació en règim de concessió del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) a la Comunitat Valenciana, amb obra complementària, si és el cas	
Tipus licitació	Procediment obert (Concurs per lots)	
Lots		
Lot 1	Zona Castelló (Castelló, Vila-real i Vinaròs)	
Lot 2	Zona València Nord (Massalfassar)	
Lot 3	Zona València Oest (Riba-roja, Catarroja i Utiel)	
Lot 4	Zona València Sud (Gandia, Ontinyent, Alzira i Alcoi)	
Lot 5	Zona Alacant (Alacant i Elx)	
Àmbit territorial	Cada concessionari prestarà el servei en règim d'exclusivitat en la zona corresponent al lot del qual resulte adjudicatari. La Generalitat no establirà altres estacions d'ITV en les zones geogràfiques assignades a cada un dels cinc lots mentre es trobe vigent la concessió per a cada una.	
Duració	25 anys. Prorrogables per períodes successius de 10 anys cada un. La duració total del contracte, incloses les pròrrogues, no podrà excedir en cap cas de 75 anys	
Cànon gestió	Imports per oferir amb caràcter mínim (en euros)	Imports adjudicació (en euros)
Lot 1	4.479.475	5.823.318
Lot 2	5.307.935	6.900.315
Lot 3	6.390.664	8.307.863
Lot 4	6.282.235	8.166.906
Lot 5	6.004.327	7.805.625

Concepte	Contingut		
	Aquests imports oferits pels licitadors a l'alça, s'han de satisfer amb caràcter previ a la formalització del contracte		
Cànon serveis auxiliars	1,85 euros per cada inspecció de qualsevol tipus (periòdica o no periòdica, primera o successives per causa del rebuig previ, etc.) realitzada pel concessionari. Aquest import serà actualitzat anualment segons l'IGPC oficialment aprovat i publicat. Pagador trimestralment a SEPIVA		
Contraprestació econòmica anual per utilització mitjans actuals	Import (en euros)		
Lot 1	221.094		
Lot 2	173.644		
Lot 3	222.206		
Lot 4	258.585		
Lot 5	168.133		
Inversions mínimes per realitzar en instal·lacions actuals	Cost estimat (en euros)		
Lot 1	83.240		
Lot 2	168.584		
Lot 3	66.712		
Lot 4	140.336		
Lot 5	72.422		
Obligació de construcció noves estacions ITV	Lleugers	Pesats	Valor estimat inversió (en euros)
Lot 2 València capital	2	--	558.430
Lot 3 València capital Llíria	4 2 2	1 -- 1	1.166.745
Lot 4 Xàtiva Dénia	4 2 2	2 1 1	1.216.629
Lot 5 Benidorm	2	1	608.314
	Addicionalment els concessionaris dels lots 2, 4 i 5 hauran d'incorporar una unitat mòbil agrícola per a la prestació del servei en cadascuna de les seues zones, que hauran d'estar operatives en el termini màxim de sis mesos des de la signatura del contracte. Els adjudicataris podran presentar fins a tres propostes alternatives per a la ubicació de les noves estacions. Les noves estacions hauran d'entrar en funcionament en el termini de dotze mesos des de la signatura del contracte, excepte en el cas de Llíria, el termini de la qual pot allargar-se fins a trenta-sis mesos.		
Mitjans personals	Les concessionàries se subrogaran en el contracte de treball del personal en règim de contractació laboral que preste els seus serveis en cadascuna de les estacions d'ITV en el moment de l'adjudicació, respectant la seua categoria professional, remuneració, antiguitat i lloc de treball. Segons l'annex II del plec, el nombre total d'aquest personal és de 287 persones per als cinc lots.		
Tarifes aplicables	Per a la primera inspecció, segones i successives, les aprovades pels acords del Consell de data 16 de maig de 1995 i 1 d'abril de 1997		
	L'import de la segona inspecció i successives derivades de defectes trobats en contractes a la primera serà al 75% de la quantia de les primeres		
	Aquestes tarifes estaran vigents mentre no siguen modificades o actualitzades pel Govern Valencià		
Criteris adjudicació	Concepte		Ponderació
	Oferta econòmica cànon de gestió		40 punts
	Valoració professional de la societat o els seus membres		15 punts
	Valoració patrimonial (per a la seua puntuació cal acreditar un mínim de 1,5 milions d'euros de patrimoni)		10 punts
	Estratègia d'ocupació (pla de formació, creació de llocs, etc.)		10 punts

Concepte	Contingut	
	Pla d'explotació d'estacions actuals i futures	10 punts
	Major i millor integració de la proposta de servei en el context de la CV	5 punts
	Pla de qualitat	5 punts
	Millores equipament tècnic, avantprojecte noves estacions, inversions, etc.	5 punts
Adjudicació	Resolució del conseller d'Ocupació, Indústria i Comerç (5 de novembre de 1997)	
Data del contracte	18 de desembre de 1997	
Data inici prestació	1 de gener de 1998	

Font: Expedient 1997-CONT01-09.

Les dues estacions que fins a aquest moment actuaven en règim d'autorització ministerial al sud de la província d'Alacant, és a dir Redovà i Oriola, passen en les mateixes dates a funcionar en règim de concessió administrativa, mitjançant un document d'adhesió als plecs de condicions i altres documents de caràcter contractual de l'esmentat concurs, signat el 29 de desembre de 1997.

Quadre 9. Titulars inicials i actuals de la concessió

Concessionari inicial			Concessionari actual	
Lot	Data	Denominació	Des de	Denominació
1	18/12/1997	Servicios de Excavaciones, SA; Levantina de Obras y Edificios, SA; Inspecciones Técnicas y Verificaciones, SA - "Valenciana de Revisiones,UTE"	24/02/2006	Cía Valenciana de Revisiones, SL
2	18/12/1997	Asistencia Técnica Industrial, SAE; CECAM, SA; Técnicas y Tratamientos Medioambientales, SA; D. Juan Vicente Orti Chulia - UTE	01/01/1999	ITV de Levante, SA
3	18/12/1997	General de Servicios ITV, SA; Aragonesa de Servicios ITV, SA; Aguas de Valencia, SA - "Valencia ITV, UTE"	07/02/2001	Valenciana de Servicios ITV, SA
4	18/12/1997	Aseguramiento Técnico de Calidad, SA	30/06/2006	Aseguramiento Técnico de Calidad, SL
5	18/12/1997	Caja de Ahorros del Mediterráneo; GESFESA Valencia, SL; PAVASAL Empresa Constructora, SA; MAYVE Obra Civil Benidorm, SA; Supervisión y Control, SA - "Control ITV Alicante-Unión Temporal de Empresas Ley 18/1982 de 26 de maig"	08/09/2006	APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, SL
6	29/12/1997	ITV Vega Baja, SA Adhesió de l'empresa al règim de concessió general de les estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana	29/12/1997	Estación ITV Vega Baja, SA
7	29/12/1997	Pistas ITEUVE, SA Adhesió de l'empresa al règim de concessió general de les estacions d'ITV a la Comunitat Valenciana	29/12/1997	Pistas ITEUVE, SA

Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Comentem a continuació determinats aspectes referits a aquest expedient:

- Segons el plec, els licitadors estan obligats a presentar una proposició a tots i cada un dels lots objecte del contracte i no poden presentar variants o alternatives en cada lot.

- L'import total anual dels contractes d'arrendament de les instal·lacions propietat de l'Administració —inclòs SEPIVA— als concessionaris, segons el plec en el primer exercici de la concessió, va pujar a 1.155.169 euros. Els contractes de les instal·lacions de SEPIVA es van subscriure el 9 de desembre de 1997.

- Els plecs no citen expressament ni la rendibilitat estimada ni la situació d'equilibri financer de la concessió del servei públic, excepte pel contingut en la clàusula 24 del PCAP en relació amb el risc i ventura.

- Finalitzat el termini de la concessió, el servei revertirà a l'Administració, així com els terrenys, obres i béns utilitzats per a l'explotació del servei, tant els cedits per l'Administració com aquells que aporte el concessionari per la construcció i equipament de les noves estacions d'ITV, en bon estat d'ús per al fi a què són destinats.

- La Generalitat pot acordar unilateralment el rescat abans de l'acabament de la concessió si ho estima convenient per a l'interès general, i el concessionari tindrà dret al valor no amortitzat de les instal·lacions i equips adscrits a les estacions que havia adquirit i als beneficis futurs que deixe de percebre, atesos els resultats d'explotació de l'últim quinquenni.

- Segons el plec, les empreses ITV Vega Baja S.A. i Pistes ITEUVE S.A., titulars de les estacions d'ITV situades a Redovà i Oriola —lots 6 i 7 respectivament—, seguiran prestant el servei de conformitat amb el règim jurídic que els siga aplicable.

  En aquest sentit, tal com hem comentat, amb data 29 de desembre de 1997, ambdues van subscriure un document d'adhesió al règim de concessió que regia la contractació. En aquesta adhesió s'obliguen entre d'altres:

  - A l'abonament a l'Administració del cànon de serveis auxiliars estipulat en el plec per cada inspecció que es realitze.

  - Al pagament d'un cànon de gestió (1.502.530 euros en un termini de cinc anys en el cas del lot 6, i 751.265 euros repartits entre els vint-i-cinc anys que dura aquest règim per al lot 7).

- En els dos casos, en el termini de tres mesos poden incorporar una estació mòbil d'inspecció amb subjecció a la normativa i els plecs.

- Les dues han de construir, igualment a càrrec seu, una estació d'ITV en el seu territori, a Villena en el cas del lot 6 amb un termini d'inici d'actuacions de sis mesos des de la signatura d'aquest document, i en Torrevella per al lot 7 al termini de trenta-sis mesos.

APÈNDIX 2. ENFOCAMENT METODOLÒGIC

1. Avaluació del risc

S'han aplicat procediments de valoració del risc —coneixement de l'entorn en què es desenvolupa l'activitat, inclòs el seu control intern— amb l'objectiu d'identificar i valorar els riscos relacionats amb l'activitat objecte de l'auditoria, per delimitar aquelles àrees sobre les que s'han desenvolupat procediments d'auditoria per reduir el risc a un nivell adequat. Per a això, s'ha aplicat la metodologia desenvolupada per a l'auditoria financera en les Normes Tècniques de l'ICAC i en el *Manual de fiscalització* d'aquesta Sindicatura, en la secció 1315 i següents, i que és plenament aplicable a l'auditoria operativa amb les adaptacions necessàries per els objectius particulars d'aquesta: l'eficiència, l'economia i l'eficàcia.

En aquest sentit, l'equip d'auditoria ha valorat els riscos potencials que podrien derivar dels següents factors:

- Existència de documentació i informació necessària per al nostre treball, atesa l'amplitud del període objecte d'anàlisi.

- Implantació de controls adequats perquè la Generalitat verifique el compliment de les obligacions documentals i econòmiques dels concessionaris.

- Absència d'indicadors per mesurar la qualitat en la prestació del servei.

- Existència de qüestions litigioses sorgides entre la Generalitat i els concessionaris, que podrien dificultar la fluïdesa de la informació entre les parts.

2. Criteris d'auditoria i les seues fonts

Una vegada concretat l'objecte de l'auditoria, l'àmbit i el seu abast, una part fonamental en el seu desenvolupament és la definició dels criteris d'auditoria que s'utilitzaran. Els criteris d'auditoria són unitats de mesura que serveixen per avaluar l'eficiència, l'eficàcia i l'economia de la gestió de l'activitat auditada, mitjançant la comparança amb la seua situació real.

El PCAP que regeix el règim de la concessió considera en les seues clàusules tant les obligacions i els drets dels concessionaris com les prerrogatives de l'Administració —facultats de modificació del contracte, direcció i control, i sancionadora entre altres—, però no estableix criteris i/o indicadors que servisquen per a mesurar el grau de compliment de les obligacions dels concessionaris.

De la mateixa manera, els contractes formalitzats no tenen clàusules específiques que definisquen mecanismes de control de qualitat de la prestació del servei, aspecte que dificulta aquest mesurament per part dels serveis encarregats, bàsicament l'Àrea de Vehicles de l'IVACE i el Servei de Qualitat, Control industrial, Vehicles i Metrologia de la Direcció General d'Indústria i Energia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball.

Entre les funcions d'aquest Servei relacionades amb l'objecte de l'auditoria destaquen:

- Dur a terme la planificació, coordinació, seguiment i control de les actuacions relatives a la qualitat i seguretat dels establiments, equipaments, aparells i productes industrials, així com de vehicles a motor.

- Dur a terme la coordinació i seguiment d'actuacions de les entitats d'inspecció i control reglamentari en l'aplicació dels reglaments tècnics i normes de seguretat industrial.

- Realitzar les actuacions necessàries per a l'autorització, seguiment i control de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles dins del seu àmbit competencial.

Per la seua banda, l'IVACE té encomanades les funcions de:

- Arxiu. Manteniment de l'arxiu oficial de tots els vehicles matriculats a cada província de la Comunitat Valenciana, així com la baixa dels vehicles esmentats.

- Control. Supervisar el correcte funcionament del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles, així com, en general, el compliment per part dels concessionaris de les condicions de caràcter tècnic i de funcionament imposades per la normativa vigent i per les estipulacions del contracte.

- Assessorament i centralització del funcionament de les empreses concessionàries. Homogeneïtzar els criteris de funcionament, de manera que aquest servei públic es preste amb uns nivells òptims de satisfacció per als seus usuaris.

- Assessorament i informació a la Generalitat en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.

3. Enfocament i metodologia utilitzada. Naturalesa de les proves i obtenció d'evidència

Per donar resposta als objectius plantejats s'ha aplicat, bàsicament, un enfocament fonamentat en els sistemes de control, és a dir, s'ha avaluat

l'existència i l'efectivitat del sistema de control de què disposa l'Administració per supervisar i controlar tots els aspectes que la normativa legal, els plecs i les clàusules del contracte de concessió li atorguen.

L'enfocament basat directament en els resultats, es considera el més adequat per al mesurament d'alguns aspectes del subobjectiu 1.4 d'auditoria proposat en l'apèndix 3 de l'Informe, així com de l'objectiu 2 —apèndix 4— relatiu a les proves d'inspecció realitzades per les estacions d'ITV, ja que és factible recopilar informació referent als criteris d'auditoria desglossats en aquest apartat.

Ara bé, davant la possibilitat de no disposar d'informació de gestió comparable, s'han definit indicadors alternatius elaborats per aquesta Sindicatura i que ens permeten obtenir una base objectiva per concloure sobre el nivell d'eficàcia, eficiència i economia.

S'ha analitzat la documentació pertinent subministrada per la Generalitat i pels mateixos concessionaris, i s'han mantingut entrevistes i reunions de treball, tant amb els gestors públics com amb alguns concessionaris i amb AECOVA.

Les principals fonts de la informació que han estat utilitzades per a realitzar proves numèriques de caràcter analític —tendències i coeficients— i proves descriptives basades en comparacions qualitatives han sigut:

Quadre 10. Fonts d'informació

Informació facilitada	Origen
Informació genèrica i econòmica	Servei de Qualitat, Control Industrial, Vehicles i Metrologia (Direcció General d'Indústria i Energia) Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
Informació sobre contractació	Servei de Contractació i Afers Generals Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
Informació tècnica i de gestió	Àrea de vehicles-IVACE
Informació comptable	Àrea economicofinancera-IVACE
Informació genèrica i d'activitat	AECOVA i gestors de les concessionàries
Informació parc mòbil i sinistralitat	Àrea d'Anàlisi i Vigilància Estadística–Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior
Informació sobre ITV i taxa rebuig	Secretaria General d'Indústria i de la PYME del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat

Font: Elaboració pròpia.

Addicionalment a la informació facilitada, ha resultat de particular interès l'"Estudi sobre el mercat del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles, juny 2014", realitzat per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

Aquest document analitza l'efectivitat de l'ITV i els diferents models de gestió, per aconseguir els objectius de millora de la seguretat viària i el control de les emissions contaminants i formula unes recomanacions a les autoritats competents perquè el sistema abaste uns nivells d'eficiència econòmica compatibles amb la seguretat viària (vegeu l'apèndix 6, apartat 4).

Els resultats de les proves realitzades es detallen en els apèndixs 3, 4, 5 i 6.

APÈNDIX 3. OBSERVACIONS SOBRE ELS PRINCIPIS D'EFICIÈNCIA, EFICÀCIA I ECONOMIA EN LA GESTIÓ I SOBRE EL CONTROL DE LA PRESTACIÓ PER PART DE LA GENERALITAT

Objectiu 1: ¿Quins criteris o aspectes rellevants van ser tinguts en compte per la Generalitat en 1997 per a adoptar el model de gestió de la Inspecció Técnica de Vehicles (ITV)? ¿Les característiques de la contractació realitzada van salvaguardar els principis d'economia, eficiència i eficàcia de la gestió de les ITV?

1. Subobjectiu 1.1: ¿Quins paràmetres i dades van ser tinguts en compte per la Generalitat per a adoptar la decisió sobre el model de gestió de les ITV?

La Llei 13/1995 de Contractes de les Administracions Públiques, en vigor en l'exercici 1997, en els seus articles 124.4 i 159 exigeix que prèviament a la contractació de les concessions d'obres i gestió de serveis públics, s'han d'elaborar els pertinents estudis econòmics i administratius sobre el seu règim d'utilització, projecte d'explotació, tarifes per aplicar, etc. D'acord amb això, s'ha sol·licitat a l'Administració autonòmica la documentació —informes, estudis, anàlisis econòmiques— que, si era el cas, van ser utilitzats com a suport de la decisió adoptada en 1997, relativa al canvi del model de gestió de les ITV i que va originar l'obertura d'un procediment de licitació per a adjudicar l'explotació del servei a operadors privats.

Pel que fa a això, cal assenyalar que no hem obtingut evidència que l'Administració autonòmica haja realitzat els projectes, estudis o informes pertinents que justifiquen la decisió adoptada pel Govern Valencià per al canvi del règim d'explotació del servei d'ITV i el procediment i fórmula contractual elegits.

L'única documentació existent en l'expedient és un "Quadern informatiu" que en el seu apartat "0. Introducció", indica *... que el document parteix del projecte de reorganització del servei públic relatiu a la ITV a la nostra Comunitat en el qual es planteja el trànsit d'un règim de gestió directa per mitjà de l'empresa pública SEPIVA a un règim de gestió indirecta*. Així mateix, el dit document expressa que el seu objecte és facilitar als possibles licitadors del concurs convocat per a la contractació, la informació addicional necessària a la que figura en els plecs perquè puguen formular les seues ofertes, i especificar clarament que aquest document no forma part dels esmentats plecs. Aquest document, que no revesteix caràcter contractual ni pot considerar-se a l'efecte una memòria econòmica, descriu la situació en 1997 del servei —parc mòbil, nombre d'inspeccions per a cada un dels lots, capacitats i recursos que es cedeixen, etc.—, la seua evolució previsible en el futur, els recursos necessaris tècnics i humans, les necessitats d'inversió, així com les projeccions financeres per a l'horitzó temporal del concurs, que permeten avaluar, de manera orientativa, la rendibilitat possible de la

inversió necessària. Totes les projeccions en matèria financera-monetària es fan en pessetes constants de 1996.

2. Subobjectiu 1.2: ¿La forma d'adjudicació i la duració o termini de explotació utilitzats per a la contractació es consideren adequats?

Per a respondre a aquesta pregunta, s'han analitzat els plecs que van regir la contractació realitzada en 1997 —expedient 1997-CONT01-09—, les característiques principals de la qual es resumeixen en el quadre 8 de l'apartat 3 de l'apèndix 1 d'aquest Informe (vegeu aquests plecs en l'annex I).

Així mateix, s'ha analitzat la informació que subministra la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) en el seu "Estudi sobre el mercat del servei d'inspecció tècnica de vehicles de juny de 2014 (E/CNMC /0001/14)", en relació amb el tipus de model de gestió, durada i procediment de licitació aplicats a la resta de l'Estat. Atès que aquest estudi fa referència a l'any 2013 i, d'acord amb la nostra petició, l'IVACE ha sol·licitat a la resta de comunitats autònomes la informació actualitzada a 31 de desembre de 2015, últim exercici complet disponible. Aquesta informació rebuda, ens ha permès realitzar una anàlisi comparativa de la situació actual sobre els diferents models de gestió del servei d'ITV vigents en tot el territori de l'Estat.

Quadre 11. Comparació i evolució dels models de gestió del servei d'ITV a Espanya

Comunitat autònoma	Model fins a 1997	Model a 31/12/2015	Fi de la concessió
Andalusia	Concessió administrativa (fins a 2003)	Gestió directa en règim d'exclusivitat mitjançant l'empresa pública VEIASA	-
Aragó	Concessió administrativa excepte una estació que es gestiona per mitjà d'una societat d'economia mixta	Concessió administrativa excepte l'estació de Malpica que es gestiona per mitjà d'una societat d'economia mixta Grupo Itevelesa-Aragón, SA	2020
Astúries	Gestió directa en règim d'exclusivitat mitjançant l'empresa pública ITVASA	Gestió directa en règim d'exclusivitat mitjançant l'empresa pública ITVASA	-
Balears	Mallorca i Menorca per concessió administrativa. Eivissa i Formentera gestió directa pels consells insulars	Mallorca i Menorca per concessió administrativa. Eivissa i Formentera gestió directa pels consells insulars	2018 i 2017
Canàries	Des de 1988 Tenerife i Gran Canaria por concessió administrativa i des de 1995 també la resta d'illes	Des de 2011 conviuen les concessions administratives fins que s'acabe la vigència i la resta d'autoritzacions sense termini, sempre que complisquen i estiguen acreditats per l'ENAC	2019 i 2025
Cantabria	Concessió administrativa	Concessió administrativa. Una estació gestionada directament pel Govern de Cantabria	2018 i 2028
Castella-La Manxa	Concessió administrativa	Des de 2003 autoritzacions administratives	-
Castilla i León	Concessió administrativa	Concessió administrativa	2029
Catalunya	Concessió administrativa	Des de 2010 autoritzacions administratives	-
Comunitat de Madrid	Concessió administrativa excepte dues estacions de gestió directa mitjançant empresa pública	Règim de autoritzacions des de 2011	-
Comunitat Foral de Navarra	Concessió administrativa	Concessió administrativa	2019
Comunitat Valenciana	Gestió directa per mitjà de l'empresa pública SEPIVA	Concessió administrativa	2022
Extremadura	Gestió directa por la Conselleria de Foment	Des de 2013 conviuen la gestió directa per part de l'Administració i la concessió administrativa	2038
Galícia	Concessió administrativa	Concessió administrativa	2023
La Rioja	Concessió administrativa	Règim de autoritzacions des de 2012	-
País Basc	Concessió administrativa	Concessió administrativa	2043
Regió de Múrcia	Conviuen la gestió directa per part de l'Administració, la concessió administrativa i l'autorització administrativa	Conviuen la gestió directa per part de l'Administració, la concessió administrativa i l'autorització administrativa	2017
Ceuta i Melilla	Concessió administrativa	Concessió administrativa	No indica

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació rebuda de les distintes comunitats autònomes a través de l'IVACE.

En aquest quadre podem observar que el model predominant des que s'efectua el traspàs de competències de l'Estat ha sigut el de concessió administrativa. La gestió directa per part de l'Administració o mitjançant una empresa pública és un model poc utilitzat.

El procediment d'adjudicació emprat ha sigut el concurs. Pel que fa al període de durada, el més habitual ha sigut el de 20 anys, amb una forquilla entre 15 i 50 anys. En la pràctica totalitat dels casos s'inclou la possibilitat de pròrrogues que, en algun cas, arriben fins a un total màxim de 99 anys.

En aquest context, la llavors Conselleria d'Ocupació, Indústria i Comerç licita en 1997 l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la nostra Comunitat, i estableix una durada del règim de concessió de vint-i-cinc anys, que pot prorrogar-se per períodes successius de deu anys cadascun fins a una durada total màxima del contracte de setanta-cinc anys. Una peculiaritat d'aquest contracte és que —com ens ha assenyalat l'IVACE no és la tònica seguida en altres comunitats autònomes— distribueix el territori de la Comunitat Valenciana per lots, el que comporta l'exclusivitat territorial de les inspeccions que s'han de realitzar a la zona assignada. La raó adduïda per l'IVACE és que aquesta circumstància ha fet possible l'existència d'estacions d'ITV on es presumia una baixa rendibilitat i que si no existira l'exclusivitat territorial, la gestió no hauria atret a ningú.

També podem observar en el quadre anterior, que la situació actual mostra una certa tendència cap a un sistema d'autorització administrativa.

En l'actualitat, conviuen en el territori de l'Estat els diferents models de gestió previstos en la legislació, des de la gestió directa per la pròpia Administració o a través d'una empresa pública, en sis casos; mitjançant una societat d'economia mixta, en un cas; en règim de concessió administrativa, en dotze casos, entre els quals es troba la Comunitat Valenciana; i el d'autorització administrativa, en sis casos.

En conclusió, s'observa que tant el model de gestió pel qual es va optar en 1997 a la nostra Comunitat, la forma utilitzada per a l'adjudicació i la durada del règim de concessió es troben dins dels paràmetres més utilitzats en aquest moment per les diferents comunitats autònomes, llevat del que hem comentat anteriorment sobre la distribució del territori per lots.

3. Subobjectiu 1.3 ¿Els plecs que regeixen la contractació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana inclouen elements raonables per a un adequat control i seguiment de l'activitat dels adjudicataris? ¿Hi ha criteris i/o indicadors que permeten mesurar el grau de compliment de les obligacions dels concessionaris?

Hem analitzat els plecs que regeixen la contractació de l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana —vegeu l'annex I— per tal de verificar la raonabilitat de les seues clàusules pel que fa als aspectes relacionats amb l'avaluació de l'eficiència i eficàcia en la gestió, amb les obligacions dels concessionaris i amb el seguiment i control de l'activitat de concessió per part de l'administració autonòmica.

Els aspectes més significatius que s'han posat de manifest, es comenten a continuació:

Avaluació de l'eficiència i eficàcia de la gestió

Els plecs no tenen clàusules específiques que definisquen els mecanismes de control de qualitat dels serveis prestats pels concessionaris. Aquesta circumstància dificulta que l'Administració concedent puga avaluar l'eficiència i eficàcia de la gestió duta a terme pels concessionaris del servei.

Davant l'absència d'aquestes clàusules, l'Administració ha d'establir els indicadors o criteris pertinents que li permeten avaluar si la gestió que està duent a terme un tercer —el concessionari— d'un servei públic durant el període de la concessió s'està realitzant amb eficiència i eficàcia. Tot això, amb independència de la tasca d'inspecció i supervisió que li correspon d'acord amb el que disposen els plecs.

Obligacions dels concessionaris a la formalització del contracte de concessió

- L'import de les fiances definitives es fixa en els plecs per a cada lot amb independència de l'import que s'ofereix del cànon de gestió. Les importants quanties econòmiques establides per a les fiances i el cànon de gestió, podrien haver suposat una limitació a la lliure competència i la concurrència en la licitació d'empreses i fins i tot grups empresarials especialistes en la gestió de les ITV.

  En aquest sentit, els adjudicataris de tots els lots, excepte el número 4, van ser UTE constituïdes per dos, tres o quatre empreses en què generalment només una presentava experiència en la gestió del servei que es licitava.

- Els plecs estimen un tractament diferent per a la contraprestació econòmica que es fixa per la cessió d'edificis, instal·lacions i béns

segons qui hi siga el propietari —Generalitat o SEPIVA—, tant pel que fa a la formalització documental com a la actualització de la contraprestació al llarg del període de concessió.

- La quantia de les pòlisses d'assegurances de les estacions que es cedeixen als concessionaris, es fixen amb independència del seu estat i/o de la seua antiguitat o valor dels edificis i instal·lacions.

- Els plecs no citen expressament ni la rendibilitat estimada ni la situació d'equilibri financer de la concessió del servei públic, excepte per allò que s'assenyala de forma general en relació amb el risc i perill de l'adjudicatari.

- Crida l'atenció que l'import del cànon de gestió oferit per cada un dels licitadors —després adjudicataris— de cada lot, experimentara exactament el mateix increment, un 30%, sobre l'import mínim establit en el plec.

Obligacions dels concessionaris durant el període de concessió

El conjunt de les obligacions de caràcter fonamentalment econòmic i de salvaguarda dels actius que hauran de ser revertits a la Generalitat a la finalització del període de concessió, es consideren raonables, excepte pel que fa a la no actualització prevista en els plecs de la contraprestació econòmica que es rep dels concessionaris per la cessió de les instal·lacions propietat de la Generalitat.

Un resum d'aquestes obligacions es detalla a continuació:

- El concessionari ha de construir noves estacions d'ITV i dotar-les dels mitjans materials necessaris per a la prestació del servei. L'import estimat és de 3.550.155 euros, que amb el 67%, recau principalment en les zones/lots 3 i 4. Així mateix, s'han d'adequar les ja existents. L'estimació és de 531.295 euros.

- Es fixa un cànon de serveis auxiliars. El seu import serà de 1,85 euros per cada inspecció realitzada. El seu import serà actualitzat anualment amb l'IPC i ha de ser satisfet a SEPIVA trimestralment, dins dels vint dies següents a la finalització de cada trimestre natural.

- Es fixa una contraprestació econòmica per la utilització dels mitjans materials que es cedeixen, edificis i instal·lacions propietat de la Generalitat i SEPIVA. L'import anual que els concessionaris han de pagar per aquest concepte és d'1.043.664 euros, IVA exclòs. Els seus imports varien d'acord amb la zona/lot. D'aquest import total anual, 346.754 euros corresponen a les instal·lacions cedides per la Generalitat i representen un 33%, i la resta a les cedides per SEPIVA.

Les cessions de les instal·lacions de SEPIVA estan sustentades per contractes subscrits el 9 de desembre de 1997, que estipulen que el pagament de la contraprestació és de caràcter anual i s'ha d'efectuar durant el mes de gener de cada exercici i, que a partir del segon exercici, el seu import s'actualitza amb l'IPC.

Les quanties que han de ser satisfetes a la Generalitat són pagadores anualment durant el mes de novembre de cada any natural. No es considera subscriure un contracte ni actualitzar les quanties a percebre al llarg dels 25 anys de la concessió.

Procediments per al control i seguiment de l'activitat derivada de l'explotació del servei d'ITV per part de la Generalitat

El contingut dels plecs relatiu a la direcció, control i potestat sancionadora, es considera raonable i adequat per al compliment dels seus fins, excepte pel que assenyala anteriorment respecte a l'avaluació de l'eficiència i eficàcia del servei que presta l'operador privat o concessionari.

4. Subobjectiu 1.4: ¿L'Administració ha implantat i executat eficaçment el control i seguiment de l'activitat previst en els plecs? ¿De quines dades disposa l'Administració? ¿Quin tipus d'anàlisi hi realitza? ¿Adopta alguna decisió respecte de les dites dades que podien tenir influència en l'actual model de gestió?

Per a verificar aquest subobjectiu hem comprovat el compliment efectiu per part dels concessionaris de les obligacions que imposa el plec que regeix la contractació, tant amb caràcter previ a la signatura del contracte com durant la seua execució. De la mateixa manera, hem analitzat com exerceix la Generalitat el seu control sobre l'activitat derivada de l'explotació del servei d'ITV.

Amb aquesta finalitat, hem resumit, revisat i analitzat la informació facilitada tant pels òrgans gestors[7] com pels concessionaris. El treball dut a terme ha sigut laboriós per la quantitat d'informació subministrada per les diferents fonts. A més, l'anàlisi duta a terme ha posat de manifest en alguns casos diferències o discrepàncies pel que fa a determinades dades, que no ha sigut possible conciliar. En aquest cas, hem inclòs la informació que s'ha considerat rellevant, posant de manifest les discrepàncies o diferències trobades.

A continuació, comentem els aspectes més significatius que han sorgit del treball realitzat:

[7] Fonamentalment el Servei de Qualitat, Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Direcció General d'Indústria i Energia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i l'Àrea de Vehicles de l'IVACE.

Obligacions incloses en el plec prèvies a la signatura del contracte

La revisió de la informació i documentació ha posat de manifest que, en general, els adjudicataris hi han donat compliment.

No obstant això, no s'ha pogut verificar en tots els casos el compliment per part dels concessionaris de la clàusula referent a la subrogació del personal existent a les estacions d'ITV a l'inici de la concessió. Així mateix, no hem obtingut justificació documental del compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social en el moment de la signatura del contracte respecte de l'adjudicatari del lot 5[8].

Construcció/adquisició de noves estacions fixes, mòbils i agrícoles

La informació rebuda al respecte de l'Administració és de caràcter qualitatiu i descriptiu en relació amb aquestes inversions[9], i la rebuda dels concessionaris és incompleta i heterogènia. El concessionari del lot 5 no ha tramés cap informació[10].

En qualsevol cas, l'anàlisi de la informació rebuda ha posat de manifest que l'import de les inversions realitzades pels concessionaris supera àmpliament l'import de les que figuraven en els plecs. Un resum d'aquestes inversions es troba en l'annex XI.

Dotació de mitjans personals de les estacions d'ITV

La informació rebuda dels concessionaris ha sigut incompleta. El concessionari del lot 5 no ha facilitat cap informació i no ha sigut possible obtenir tota la informació per als lots 3 i 4.

D'acord amb les dades de l'IVACE, la plantilla de les estacions d'ITV, a 31 de desembre de 2015, era de 690 treballadors, xifra que representa un increment del 98,3% sobre l'existent a 1 de gener de 1998.

En el 2015 hi ha 405 inspectors mecànics, responsables de passar les inspeccions tècniques als vehicles. Aquesta xifra representa un increment del 104% respecte dels existents en 1998, conseqüència lògica de l'augment produït en l'activitat inspectora en el període.

A 31 de desembre de 2015, el nombre del personal directiu —directors tècnics i caps de equip— de les estacions d'inspecció és de 110 persones,

[8] En al·legacions, el concessionari del lot 5 assenyala que la informació justificativa relativa al compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social en el moment de la signatura del contracte, es va facilitar al seu dia a l'Administració autonòmica, ja que sense la dita informació no podria haver-se subscrit el contracte.

[9] Sobre aquest aspecte, IVACE indica que l'Administració ha procurat que les inspeccions es realitzaren amb els mitjans adequats, tant des del punt de vista qualitatiu com descriptiu, sense importar-li el cost de les inversions que, en qualsevol cas, ha de córrer a càrrec del concessionari.

[10] En al·legacions, el concessionari ha tramés una relació de les inversions realitzades (vegeu annex XI).

un 15,9% del total de la plantilla. Aquest percentatge representa una reducció de 4 punts en el període. El personal administratiu i altres oficis, amb un total de 175 persones, constitueixen el 25,4% de la plantilla al final del període analitzat.

Pel que fa al personal de les estacions d'ITV, l'Administració ens ha assenyalat que realitza les següents proves i controls amb relació als aspectes següents:

- Alta de nous inspectors.
- Canvis produïts en els responsables tècnics de les estaciones.
- Anàlisi de les propostes rebudes dels concessionaris en relació amb la formació del personal que presta el seus serveis en les estacions.

Un resum dels aspectes més significatius sobre l'evolució de les plantilles des de l'inici del període de concessió fins al 31 de desembre de 2015 s'inclou en l'annex XII.

Inspeccions tècniques de vehicles realitzades en el període 1998-2015

L'Administració ens ha facilitat informació bastant completa de les inspeccions d'ITV realitzades en el període analitzat, per tipus de vehicle i per concessionari, així com de la taxa de rebuig en primera inspecció.

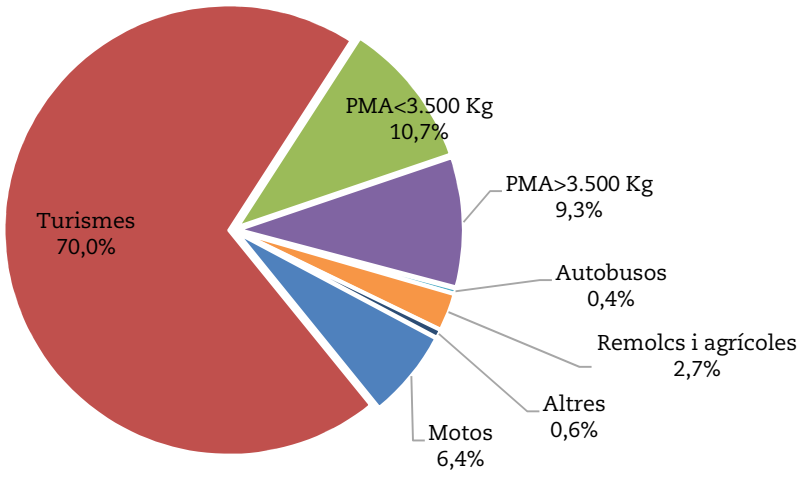
Per a les dates considerades clau en la nostra revisió, indiquem les principals dades següents:

Quadre 12. Nombre d'inspeccions ITV per tipus de vehicle

Tipus de vehicle	Núm. total d'inspeccions ITV			
	2004	2010	2014	2015
Motos	21.512	78.442	112.679	123.505
Turismes	894.768	1.106.790	1.286.421	1.342.675
Turismes servei públic	7.217	13.325	11.285	12.773
PMA<3.500 Kg	273.699	302.899	203.390	206.501
PMA>3.500 Kg	65.345	58.999	171.121	180.756
Autobusos	6.237	6.073	6.632	6.906
Remolcs	33.148	32.995	32.910	35.585
Agrícoles	10.703	18.185	16.257	16.471
Altres	2.668	3.946	11.692	11.784
Subtotal inspeccions periòdiques	*1.315.297*	*1.621.654*	*1.852.387*	*1.936.956*
No periòdiques	*112.073*	*57.655*	*49.064*	*52.387*
Total	***1.427.370***	***1.679.309***	***1.901.451***	***1.989.343***

Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre les inspeccions ITV realitzades segons el tipus de vehicle (no es disposa de la informació referida a l'exercici 1998).

Gràfic 7. Percentatge d'inspeccions periòdiques ITV en 2015 per tipus de vehicle



Font: Dades facilitades per IVACE sobre les inspeccions ITV realitzades segons el tipus de vehicle.

Quadre 13. Nombre d'inspeccions d'ITV per concessionaris/lots. Inspeccions reals *versus* inspeccions previstes en el quadern informatiu facilitat en la licitació del concurs per a l'explotació del servei d'ITV

Estació	1998		2004		2010		2014		2015		Totals 1998-2015	
	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió
Lot 1	166.378	134.705	195.648	157.704	229.217	192.469	271.620	219.639	278.638	226.991	3.753.876	3.165.571
Lot 2	188.962	159.962	202.097	186.966	217.289	227.825	249.535	259.733	263.059	268.363	3.866.762	3.749.509
Lot 3	230.163	194.122	295.873	225.251	362.251	272.790	390.692	309.695	403.706	319.648	5.651.625	4.498.443
Lot 4	238.411	189.269	274.605	221.322	329.854	269.832	389.549	307.703	400.509	317.945	5.435.503	4.439.834
Lot 5	164.191	181.745	226.187	211.641	249.631	257.088	288.496	292.465	315.861	302.019	4.204.780	4.236.615
Subtotal	988.105	859.803	1.194.410	1.002.884	1.388.242	1.220.004	1.589.892	1.389.235	1.661.773	1.434.966	22.912.546	20.089.972
% Increment real s/previsió	14,9%		19,1%		13,8%		14,4%		15,8%		14,0%	
Lot 6	91.943	-	155.308	-	199.181	-	207.261	-	219.268	-	3.001.855	-
Lot 7	56.692	-	77.652	-	91.912	-	109.688	-	113.795	-	1.508.053	-
Total CV	**1.136.740**	**-**	**1.427.370**	**-**	**1.679.335**	**-**	**1.906.841**	**-**	**1.994.836**	**-**	**27.422.454**	**-**

Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre les inspeccions ITV realitzades pels diversos concessionaris. Previsions d'inspecció segons quadern informatiu lliurat als licitadors en 1997.

La informació mostrada en els quadres anteriors respecte al nombre d'inspeccions per tipus de vehicle i per concessionari, mostra algunes diferències quantitativament poc significatives quant al nostre treball (el seu efecte acumulatiu en el període 1998-2015 representa tan sols un 0,11% del nombre d'inspeccions totals). Aquestes diferències corresponen, bàsicament, a la inclusió en el detall per lots o concessionaris d'aquelles inspeccions que no donen origen al pagament del cànon de serveis auxiliars a l'Administració, com ara anotacions, duplicats, desplaçaments i altres. En l'annex III es mostra el detall de les inspeccions tècniques de vehicles realitzades en el període 1998-2015, per tipus de vehicle i per concessionaris del servei.

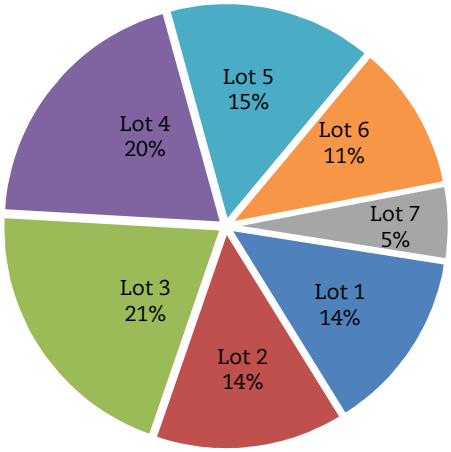
Els turismes representen el 69,3% del total de vehicles inspeccionats, i amb les motos, els ciclomotors i els vehicles de càrrega constitueixen el 95,7% del total de les inspeccions periòdiques realitzades des de 1998. Les inspeccions no periòdiques tan sols representen de mitjana el 5,6% del total en el període i el 3% en els últims cinc exercicis.

La informació que es mostra en el quadre 13, així com la de l'annex III d'aquest Informe relativa a les inspeccions tècniques de vehicles, inclou a partir de setembre de 2008 les inspeccions corresponents a ciclomotors, obligatòries d'acord amb la normativa.

Els lots 2 a 5 absorbeixen el 83,6% del total de les inspeccions de vehicles realitzades entre 1998 i 2015. Els concessionaris de les zones 5, 6 i 7 presenten els majors increments globals per nombre d'inspeccions d'ITV en

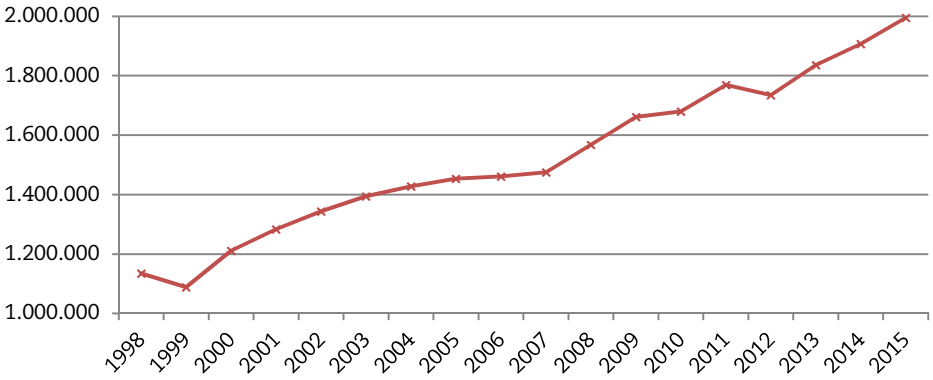
aquest període. No obstant això, el lot 2 presenta un increment del 39,2%, inferior a la mitjana que se situa en el 75,5%

Gràfic 8. Distribució percentual de les inspeccions entre els 7 lots en el període 1998-2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre inspeccions ITV realitzades pels concessionaris

Gràfic 9. Evolució del nombre d'inspeccions totals a la Comunitat Valenciana. Període 1998-2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Pel que fa a la informació que trameten els concessionaris d'acord amb les clàusules 20 del PCAP i 1.1 del PPT, l'Administració realitza les accions següents:

- Filtrar les dades rebudes amb la finalitat de verificar-ne la correcció amb caràcter previ a la seua inclusió en el registre general, que conté les dades de totes les inspeccions realitzades des de 1988.

- Elaborar diverses estadístiques, anàlisis i comparacions amb la resta de comunitats autònomes i preparar anualment un estat comparatiu per cada estació d'ITV per tal d'analitzar la capacitat o necessitat d'ampliar, si és el cas, la xarxa d'estacions a la nostra Comunitat.

Taxa de rebuig a primera inspecció

En els quadres següents es mostra la taxa de rebuig produïda en les primeres inspeccions per tipus de vehicle i lots i el percentatge que ha representat sobre les inspeccions realitzades, per als exercicis més significatius.

Quadre 14. Taxa de rebuig en primeres inspeccions ITV. Per tipus de vehicle

Tipus vehicle	% Rebuig en primera inspecció			
	2004	2010	2014	2015
Motos	7,5	10,7	10,8	11,9
Turismes	14,2	9,8	7,1	7,9
Turismes servei públic	8,6	5,2	3,8	4,1
PMA<3.500 Kg	17,1	13,1	8,3	9,4
PMA>3.500 Kg	20,5	14,7	11,5	13,1
Autobusos	15,4	10,6	8,2	10,9
Remolcs	16,8	12,1	13,0	14,4
Agrícoles	2,6	3,9	3,2	3,2
Altres	6,1	5,2	3,0	3,6
Periòdiques	14,9	10,5	7,7	8,7
No periòdiques	8,5	7,0	5,1	5,8
Total	**14,3**	**10,4**	**7,8**	**8,7**

Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre inspeccions ITV realitzades i taxa de rebuig segons el tipus de vehicle.

Quadre 15. Taxa de rebuig en primeres inspeccions ITV. Per lots/concessionaris

Estació	2004	2010	2014	2015
Lot 1	13,9	10,7	6,9	7,6
Lot 2	15,4	14,0	8,8	9,3
Lot 3	15,0	10,9	9,2	8,9
Lot 4	15,4	10,4	9,1	9,5
Lot 5	18,4	10,1	5,7	10,5
Lot 6	11,0	8,6	6,4	6,9
Lot 7	12,0	7,0	7,4	6,5
Comunitat Valenciana	**14,9**	**10,5**	**7,7**	**8,7**

Font: Dades facilitades per l'IVACE

La taxa mitjana de rebuig a les inspeccions periòdiques —nombre total de vehicles que no passen la primera inspecció ITV— en el conjunt de la Comunitat Valenciana, mostra una evolució descendent a partir de 2004, i mostra un petit repunt en l'exercici 2015, en què la taxa de rebuig se situa en el 8,7% de mitjana.

El rebuig a la primera inspecció implica la necessitat de realitzar-ne una segona, a la qual se li aplicarà una tarifa que representa el 75% de l'import corresponent a la primera inspecció.

En l'annex III es mostra el detall i l'evolució de la taxa de rebuig en la primera inspecció ITV, per tipus de vehicle en el període 1998-2015, així com la seua evolució en el període 2011-2015.

Reclamacions interposades pels usuaris

La mitjana de reclamacions anuals presentades en els últims exercicis per a les estacions dels lots analitzats se situa al voltant de les 400, xifra que representa 67 reclamacions per any i concessionari. Els lots 2, 3 i 4 acumulen el 83,4% de les reclamacions presentades en 2015. De mitjana, en aquests exercicis es van interposar entre 20 i 24 reclamacions per cada 100.000 vehicles inspeccionats, xifra que es considera acceptable, tot i que no disposem de resultats d'aquest indicador en altres comunitats autònomes que en permetrien la comparació.

En relació amb la informació tramesa pels concessionaris sobre reclamacions dels usuaris, l'Administració ens ha indicat que les codifica i agrupa per matèries i incidències, i les resol. S'han resolt totes les reclamacions i, en general, han estat desestimades.

En l'annex III, es mostra un detall del nombre de reclamacions respecte de les inspeccions realitzades per concessionaris, així com les principals causes de reclamació.

Cànon de serveis auxiliars

Hem obtingut informació de l'Administració i dels concessionaris en relació amb els imports satisfets per aquest concepte. La informació rebuda dels concessionaris ha sigut incompleta i el concessionari del lot 5 no ha facilitat cap informació.

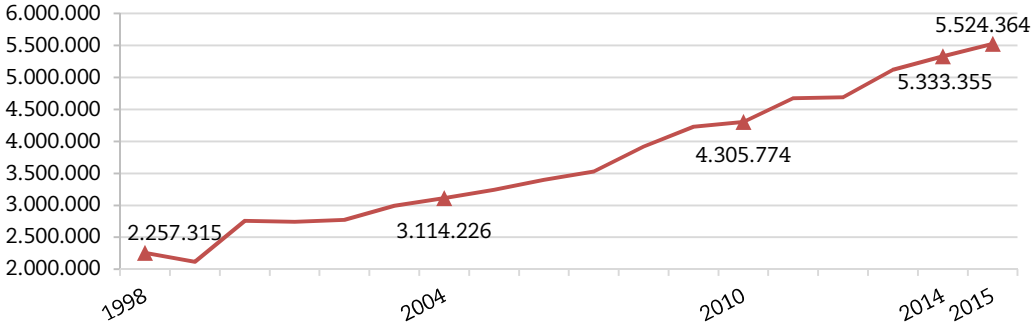
Els imports facturats i cobrats derivats del cànon de serveis auxiliars, han sigut els següents:

Quadre 16. Imports facturats i cobrats pel cànon de serveis auxiliars. Euros

Lot	1998	2004	2010	2014	2015	Total 1998-2015
1	302.071	426.639	590.613	761.863	773.738	**8.955.837**
2	367.742	439.149	556.127	698.403	728.670	**9.374.131**
3	494.320	645.715	936.126	1.095.723	1.120.963	**13.863.313**
4	460.062	604.462	849.784	1.092.641	1.112.149	**13.339.816**
5	329.400	487.270	625.687	796.212	864.295	**10.131.379**
6	182.344	341.868	512.712	581.173	608.675	**7.363.432**
7	121.376	169.123	234.726	307.340	315.874	**3.700.365**
Total	**2.257.315**	**3.114.226**	**4.305.775**	**5.333.355**	**5.524.364**	**66.728.276**

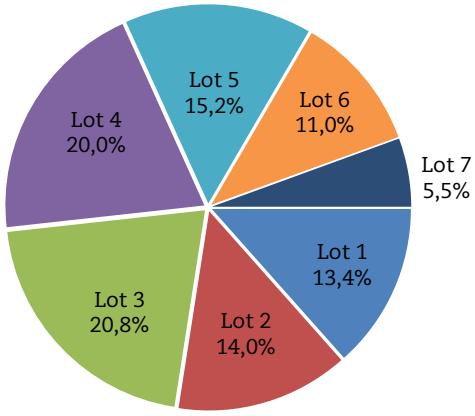
Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre facturació i dates de pagament

Gràfic 10. Evolució dels imports totals facturats i cobrats pel cànon de serveis auxiliars. 1998-2015. Euros.



Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre facturació i dates de pagament

Gràfic 11. Distribució dels imports totals facturats i cobrats pel cànon de serveis auxiliars per lots. 1998-2015.



Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre facturació i dates de pagament

Lògicament, els majors imports facturats el 2015, els dels lots 3 a 5, coincideixen amb les zones on es realitza un major nombre d'inspeccions de vehicles, el 56% del total.

De l'anàlisi de la informació rebuda hem de destacar com a aspectes més significatius els següents:

- L'Administració ens ha facilitat informació comptable que ha permès identificar, en pràcticament tots els casos, les factures emeses per aquest concepte i els cobraments realitzats. No obstant això, aquesta informació comptable no ha pogut ser contrastada documentalment amb les factures emeses en el període 1998-2005, ja que no han pogut ser localitzades.

- El pagament per part dels concessionaris de les factures trimestrals emeses per l'IVACE/SEPIVA s'ha realitzat, en el 39,9% dels casos, en un termini superior als vint dies estipulat en els plecs, des de la notificació (vegeu el detall per lots en l'annex V).

  Aquest incompliment dels terminis de pagament del cànon es troba entre les condicions que es consideren essencials del contracte i que podria comportar la seua resolució. Addicionalment, el retard en els pagaments comporta la meritació d'interessos de demora i la seua exigència per via de constrenyiment. En juny de 2017, IVACE ha reclamat als concessionaris afectats els interessos de demora meritats pels incompliments del termini de pagament corresponents al període 2014-2017. L'import reclamat ha sigut de 13.106 euros.

- L'import mitjà anual satisfet pel cànon de serveis auxiliars en els divuit anys de concessió és de 3,7 milions d'euros. En els cinc últims exercicis aquesta xifra se situa de mitjana en 5,1 milions d'euros,

amb un increment del 28,3% sobre 2010. En l'annex V es resumeix la informació de l'import facturat i cobrat per aquest concepte per lots i anys.

Contraprestació econòmica per l'ocupació i la utilització de les estacions d'ITV i mitjans materials preexistents propietat de la Generalitat i/o SEPIVA

El resum de la informació facilitada, tant de les instal·lacions propietat de la Generalitat com de les de SEPIVA, per als exercicis de referència es mostra en els quadres i gràfics següents. A més a més, en l'annex VI es detalla la informació per al període 1998-2015.

Quadre 17. Contraprestació econòmica de les estacions d'ITV i mitjans materials propietat de la Generalitat. Euros

Zona		Import anual s/plec	Total 1998-2015
1	Estació de Castelló	54.337	**978.066**
2	Massalfassar	146.208	**2.631.744**
4	Gandia	60.919	**1.096.542**
5	Alacant	85.290	**1.535.220**
Total		**346.754**	**6.241.572**

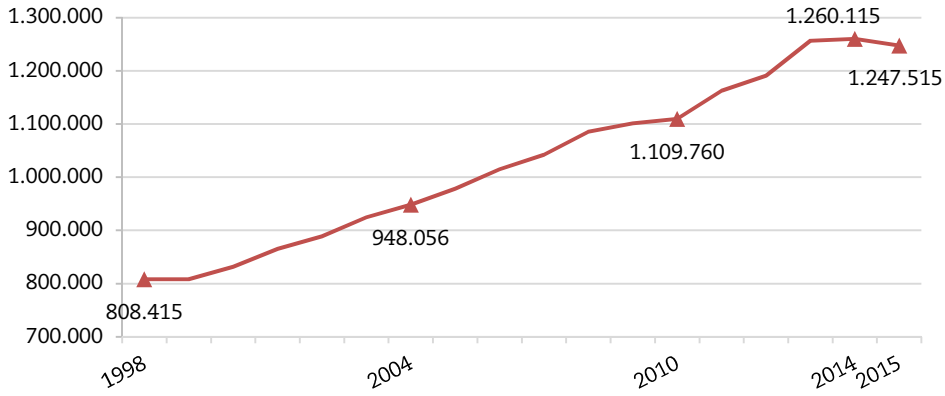
Font: Informació facilitada per l'IVACE/SEPIVA.

Quadre 18. Contraprestació econòmica de les estacions d'ITV i mitjans materials propietat de SEPIVA. Euros.

Zona	1998	2004	2010	2014	2015	Total 1998-2015
1	193.438	226.851	265.544	301.521	298.506	**4.432.254**
2	31.826	37.323	43.689	49.609	49.113	**729.230**
3	257.759	302.283	353.842	401.781	397.764	**5.906.048**
4	229.294	268.901	314.765	357.411	353.837	**5.253.815**
5	96.098	112.698	131.920	149.793	148.295	**2.201.906**
Total	**808.415**	**948.056**	**1.109.760**	**1.260.115**	**1.247.515**	**18.523.253**

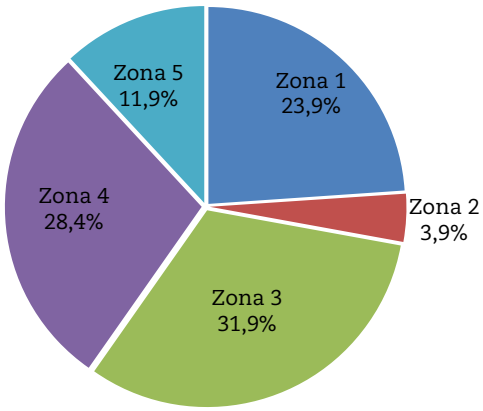
Font: Informació facilitada per l'IVACE/SEPIVA. Els imports de la facturació inclouen l'IVA corresponent.

Gràfic 12. Evolució de la contraprestació econòmica de les estacions d'ITV i mitjans materials propietat de SEPIVA. 1998-2015. Euros.



Font: Informació facilitada per l'IVACE/SEPIVA. Els imports de la facturació inclouen l'IVA corresponent.

Gràfic 13. Distribució dels imports totals de la contraprestació econòmica de les estacions d'ITV i mitjans materials propietat de SEPIVA per zones. 1998-2015.



Font: Informació facilitada per l'IVACE/SEPIVA. Els imports de la facturació inclouen l'IVA corresponent.

De l'anàlisi de la informació rebuda hem de destacar com a aspectes més significatius els següents:

- La informació facilitada pels concessionaris ha estat heterogènia, incompleta i n'hem constatat errors, raó per la qual no s'ha considerat vàlida a efectes del nostre treball.

- Respecte de les instal·lacions propietat de la Generalitat, les verificacions realitzades han posat de manifest incompliments en el termini de pagament en el 34,7% dels casos, i no s'ha disposat de la informació necessària per verificar en altres cinc casos, el 6,9%.

Els plecs no van tenir en compte cap tipus d'actualització de la contraprestació econòmica que els concessionaris havien de satisfer. Per això, si prenem com a referència l'increment de l'índex de preus al consum per al període 1998-2015, la Generalitat ha deixat d'ingressar 1.703.618 euros.

- Pel que fa a les instal·lacions cedides propietat de SEPIVA, les dades facilitades posen de manifest que en 73 de les 156 factures emeses s'han produït retards en el pagament, i no s'ha pogut verificar en altres sis casos en no disposar de la informació suficient.

  També en aquests casos, l'incompliment de l'obligació es troba entre les causes que podrien comportar la resolució del contracte i el retard en els pagaments dóna lloc a la meritació d'interessos de demora i a la seua exigència per via de constrenyiment. En aquest sentit, hem verificat per als retards més significatius, que els concessionaris han satisfet els corresponents interessos de demora.

De caràcter general i condicions essencials

Aquestes obligacions fan referència fonamentalment a l'obligatorietat de realitzar una auditoria dels comptes anuals dels concessionaris, l'assegurament de les estacions d'inspecció, al règim d'incompatibilitats, al compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social, i al manteniment del patrimoni del concessionari oferit en la licitació.

Segons el que ens ha indicat la Direcció General d'Indústria i Energia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, les empreses concessionàries presentaven només un document signat pel màxim responsable de cada una, pel qual declaraven estar complint amb aquestes obligacions. Per tant, l'Administració no verificava de manera suficient i adequada que el concessionari complira efectivament amb els requisits exigits.

A partir de la reunió del Comitè Tècnic de 13 de maig de 2014, es va acordar que, per acreditar el compliment de les obligacions requerides, els concessionaris haurien de presentar la pertinent documentació addicional justificativa. En relació amb això, les proves que s'han realitzat sobre el compliment d'aquests aspectes per part dels concessionaris i la seua verificació per part de l'Administració, no han posat de manifest aspectes significatius destacables, tret del que esmentem a continuació sobre el manteniment del patrimoni oferit pel concessionari en el procediment de licitació.

En aquest sentit, es considera més adequat que el pronunciament exprés del concessionari en relació amb el manteniment del patrimoni oferit en la proposta de licitació durant la vigència de la concessió, s'incloga en la memòria dels comptes anuals que han de ser auditats i, com a tal, avalats, si s'escau, per l'informe d'auditoria.

Prerrogatives de l'Administració: Facultat de direcció, de control i sancionadora

Aquestes prerrogatives inclouen a més de la facultat de direcció, de control i sancionadora, les de modificar el contracte per raons d'interès públic i les d'interpretar i resoldre dubtes sobre el seu compliment.

La facultat de direcció i control es realitza, bàsicament, a través de les visites efectuades a les estacions d'ITV per personal de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball o de SEPIVA/IVACE.

Per a verificar la raonabilitat del control exercit, hem analitzat les inspeccions realitzades per l'Administració als concessionaris, els incompliments produïts i les sancions imposades.

La informació i documentació rebuda tant de l'Administració com dels concessionaris en relació amb les visites i actes d'inspecció realitzats en el període, es resumeixen en els quadres següents:

Quadre 19. Nombre de visites/actes d'inspecció (*) per tipus

Actes/Anys	2004	2010	2014	2015	Total 2000-2015
Visites/actes d'inspecció	117	125	134	151	**1.859**
Actes d'emissió sonora	29	91	130	104	**1.182**
Total actes	**146**	**216**	**264**	**255**	**3.041**

(*) Cada visita origina una acta d'inspecció. A partir de 2004, cada visita dóna lloc normalment a dues actes, una de les quals per emissió sonora.

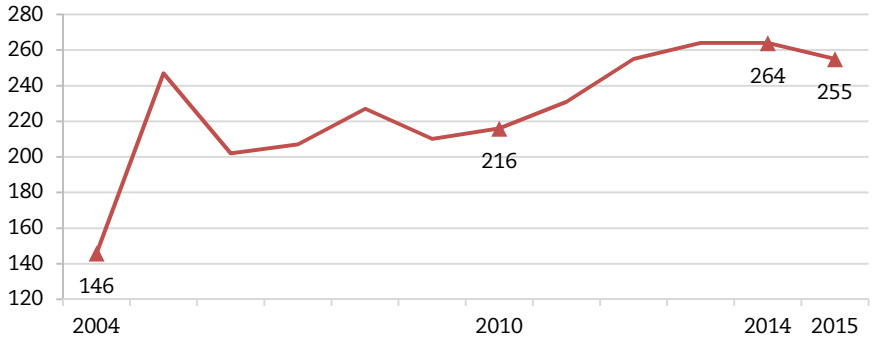
Font: Informació facilitada per l'IVACE. No s'ha disposat d'informació adequada per als anys 1998 i 1999.

Quadre 20. Nombre d'actes d'inspecció per lots/concessionaris

Lot	Actes			
	2004	2010	2014	2015
1	25	36	42	44
2	11	16	26	26
3	25	43	51	52
4	36	49	59	49
5	19	30	34	28
6	15	21	26	28
7	15	21	26	28
Total actes	**146**	**216**	**264**	**255**

Font: Dades facilitades pels concessionaris d'ITV per mitjà d'AECOVA.

Gràfic 14. Total nombre d'actes d'inspecció. 2004-2015



Font: Dades facilitades pels concessionaris d'ITV per mitjà d'AECOVA.

De la informació analitzada es desprèn que entre els exercicis 2000 i 2015 s'han realitzat 1.859 visites, i s'han alçat 3.041 actes. Aquesta xifra inclou des de 2004 les inspeccions específiques referides a l'emissió sonora com a conseqüència de l'establiment del control del soroll produït pels vehicles de motor, implantat en la nostra Comunitat per mitjà del Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell.

En l'evolució del període analitzat, s'observa un increment gradual en el nombre d'inspeccions realitzades per l'Administració que s'estabilitza i fins i tot es redueix en els últims exercicis. Atès que a la nostra Comunitat hi ha 38 instal·lacions d'inspecció —25 estacions fixes, 6 unitats mòbils i 7 mòbils agrícoles—, la mitjana d'inspeccions anuals se situava en 2014 en 6,95 per cada instal·lació i en 2015 s'ha reduït a 6,71.

A continuació, es mostren les plantilles de personal en 2015 dels serveis de l'Administració que desenvolupen tasques relacionades amb la inspecció de vehicles tant a l'IVACE com a la Conselleria (Servei de Qualitat i Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Direcció General d'Indústria i Energia).

Quadre 21. Dotació de personal dels serveis de l'Administració

Nom. persones assignat	Tècnic	Administratiu
IVACE	6	6
Servei Qualitat DGIiE	4	3
Total	**10**	**9**

Font: l'IVACE i Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

El 2015, l'IVACE disposava de cinc inspectors. D'acord amb les dades analitzades, cada un d'ells va realitzar una mitjana de 2,5 visites al mes i va alçar 4,3 actes. A la vista de les dades anteriors, recomanem potenciar la tasca de direcció i control i incrementar les visites a les instal·lacions

d'inspecció de vehicles, i d'aquesta manera mantenir i/o incrementar, si més no, els nivells obtinguts fins a l'any 2013.

Addicionalment, la facultat de direcció i control es realitza també a través del comitè tècnic, que reuneix les dues parts, Administració i concessionaris, amb la finalitat de realitzar posades en comú, homogeneïtzar actuacions i/o impartir instruccions en relació amb la inspecció tècnica de vehicles i els canvis normatius. Segons la informació facilitada, al llarg del període de concessió transcorregut aquest comité ha celebrat un total de 73 reunions, xifra que en representa una mitjana de quatre anuals.

Pel que fa a la facultat sancionadora, la clàusula 34 del PCAP regula aquells casos en què s'ha de sancionar al concessionari mitjançant la incoació del corresponent expedient. Així mateix, qualifica les infraccions greus i fixa l'import de les multes segons la gravetat dels incompliments.

La informació facilitada pel Servei de Qualitat i Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, ha posat de manifest els aspectes més significatius següents:

- Que des de 1998 fins a 2007 no s'havia imposat cap sanció als concessionaris.

- Que des de 2008 fins a 2015 s'han instruït un total de deu procediments sancionadors els resultats dels quals es resumeixen en els quadres següents:

Quadre 22. Nombre d'infraccions i sancions segons la seua qualificació

Qualificació infracció	Nombre	Import sanció (€)
Molt greu	1	20.000
Greu	7	78.070
Lleu	2	1.300
Total	**10**	**99.370**

Font: Informació facilitada pel Servei de Qualitat i Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball.

Quadre 23. Nombre d'infraccions i sancions per exercicis

Exercici	Nombre	Import sanció (€)
2008	2	18.330
2009	1	20.000
2011	1	6.010
2012	1	6.010
2013	3	42.010
2014	1	6.010
2015	1	1.000
Total	**10**	**99.370**

Font: Informació facilitada pel Servei de Qualitat i Control Industrial, Vehicles i Metrologia de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball.

Les sancions imposades han afectat a onze estacions d'inspecció —10 de fixes i una de mòbil— pertanyents a sis concessionaris. Solament el concessionari del lot 7 no ha estat sancionat en aquest període i els concessionaris corresponents als lots 3 i 5 només ho han estat una vegada per infracció lleu.

Encara que el nombre de sancions imposades en el període és molt reduït, tant per l'àmbit territorial com el temporal, crida l'atenció el nivell de gravetat de les sancions, la concentració en dos concessionaris i la inexistència de procediments sancionadors durant els deu primers exercicis del període de concessió. Igualment resulta significatiu que la imposició d'aquestes sancions no haja comportat al mateix temps un increment de les tasques de control que ha de realitzar l'Administració per a comprovar l'adequat funcionament del servei o conservació de les instal·lacions.

L'import cobrat per les sancions imposades ha sigut de 67.781 euros. L'import restant correspon a una sanció de caràcter greu recorreguda judicialment pel concessionari sobre la qual ha recaigut en 2016 una sentència estimatòria del TSJCV per un defecte de forma.

En relació amb els motius que van ocasionar la instrucció dels procediments sancionadors, cal destacar com a més significatius l'emissió de targetes a vehicles no homologats, defectes greus en la inspecció o subscriure i emetre informes per personal sense la competència necessària.

Equilibri financer de la concessió

L'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic de la Inspecció Tècnica de Vehicles, comporta per als concessionaris el risc i la ventura de l'explotació del servei —clàusula 24 del PCAP—, mitjançant el cobrament de les tarifes fixades pel Consell en cada moment —clàusula 23 del PCAP— i el compliment de les obligacions imposades en els plecs que regeixen la contractació. Per la seua banda, l'Administració té l'obligació de dirigir, vigilar i controlar aquesta gestió i observar-ne el manteniment del necessari equilibri financer.

Per tal d'analitzar la raonabilitat de l'equilibri financer de la concessió, hem obtingut i analitzat els comptes anuals auditats corresponents a l'exercici 2015 de tots els concessionaris. Aquesta anàlisi ha tingut una limitació, ja que les dades corresponents als lots 5 i 6 no s'han pogut incloure en l'anàlisi comparativa de dades i estructura de costos. Això es deu al fet que els comptes de les empreses concessionàries d'aquests lots consoliden i inclouen àmbits geogràfics addicionals a la Comunitat Valenciana, sense que haja sigut possible extreure la informació comptable referida exclusivament a l'activitat que desenvolupen a la nostra Comunitat, excepte la relativa a l'import dels ingressos per la prestació del servei.

Les principals conclusions que s'extreuen dels comptes anuals analitzats són les següents:

- Els ingressos provinents de la Inspecció Tècnica de Vehicles —import net de la xifra de negoci— representen, en tots els casos, la pràctica totalitat dels ingressos dels concessionaris, i sumen, en còmput global, 72.618.917 euros[11].

- Amb caràcter general, les despeses de personal és la partida més significativa dins de les despeses de les societats concessionàries —entre el 44% i el 69%— que, juntament amb les despeses pels serveis exteriors i les amortitzacions, absorbeixen la pràctica totalitat de les despeses.

- Dins de les despeses per serveis exteriors, s'inclouen les partides corresponents al cànon de serveis auxiliars que les concessionàries han de liquidar trimestralment a SEPIVA/IVACE en funció del nombre d'inspeccions realitzades, i la contraprestació econòmica per l'ús de les instal·lacions i béns cedits per la Generalitat i SEPIVA als concessionaris a l'inici del període de concessió. Aquests conceptes se situen al voltant del 13,3% de les despeses totals.

- Quant a les amortitzacions, s'observa una gran variació en els comptes anuals dels concessionaris, ja que oscil·len entre el 3,6% i el 33% de les

[11] Els ingressos corresponents als lots 5 i 6 han sigut obtinguts de la nota d'ingressos de la memòria dels seus contes anuals de 2015.

despeses totals. En la pràctica totalitat dels casos, la partida més significativa dins d'aquest concepte és la que prové de l'amortització del cànon de gestió que els concessionaris van haver d'abonar amb caràcter previ a la signatura del contracte en 1997.

- El resultat global positiu de l'exercici 2015 és 7.334.515 euros tenint en compte només els cinc lots per als quals hem disposat d'informació completa. En quatre dels cinc casos analitzats, els concessionaris han obtingut uns resultats positius que oscil·len entre el 13% i el 43,9% dels ingressos totals de l'exercici. En el cas restant, la societat concessionària presenta un resultat negatiu equivalent al 0,9% dels ingressos.

- En dos casos, aquests resultats positius de l'exercici 2015 superen el 43% del patrimoni net de les societats concessionàries i, de mitjana, els resultats de les cinc concessionàries suposen el 25,4% del patrimoni net.

Complementàriament a l'anàlisi que hem realitzat dels comptes anuals de les societats concessionàries, aquesta Sindicatura, a fi d'estimar el marge de concessió global, ha calculat per a l'exercici 2015 l'import dels ingressos obtinguts pels concessionaris per la prestació del servei a partir del nombre total d'inspeccions periòdiques i no periòdiques realitzades, per tipus de vehicle i tarifa que s'aplica en l'àmbit de la Comunitat Valenciana.

Amb aquests ingressos, els concessionaris han d'atendre les obligacions de caràcter econòmic imposades en els plecs que, bàsicament, comprenen el cànon de gestió, el cànon de serveis auxiliars, la contraprestació econòmica per l'ús de les instal·lacions cedides propietat de la Generalitat i/o de l'IVACE, i l'amortització de les instal·lacions que han de ser revertides a l'Administració a la finalització del període de concessió.

El detall d'aquestes estimacions en còmput total i per lots/concessionaris, es mostra en els quadres següents:

Quadre 24. Estimació del marge de concessió global

Concepte	Totals (€)	%
Total ingressos estimats servei (I)	69.070.140	100,0
Cànon serveis auxiliars	5.524.364	8,0
Contraprestació econòmica instal·lacions cedides	1.377.757	2,0
Repercussió anual cànon gestió	1.570.314	2,3
Resta amortitzacions (*)	9.028.400	13,1
Total obligacions econòmiques concessió (G)	17.500.835	25,3
Marge de concessió global (I)-(G)	51.569.305	74,7

(*) L'import de les amortitzacions corresponents als lots 5 i 6 ha sigut estimat en proporció als ingressos en no disposar dels comptes anuals corresponents al nostre àmbit territorial.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE i dels comptes anuals dels concessionaris.

Quadre 25. Estimació del marge de concessió per lots. Import en euros.

Concessionaris	Nombre d'inspeccions	Ingressos estimats (a)	Cànon serveis auxiliars (b)	Repercussió anual cànon gestió (c)	Contraprestació econòmica instal·lacions cedides (d)	Resta amortitzacions (*) (e)	Total obligacions econòmiques concessió (f) = (b+c+d+e)	%	Resta ingressos disponibles (a-f)	%
Lot 1	278.640	9.673.916	773.738	232.933	301.036	2.263.436	3.571.143	36,9%	6.102.773	63,1%
Lot 2	262.410	9.110.437	728.670	276.013	186.797	717.484	1.908.964	21,0%	7.201.473	79,0%
Lot 3	403.683	14.015.200	1.120.963	332.315	328.730	377.313	2.159.321	15,4%	11.855.879	84,6%
Lot 4	400.509	13.905.004	1.112.149	326.676	353.346	3.597.324	5.389.495	38,8%	8.515.509	61,2%
Lot 5	311.251	10.806.115	864.295	312.225	207.848	1.142.295	2.526.663	23,4%	8.279.452	76,6%
Lot 6	219.197	7.610.154	608.675	60.101	0	895.581	1.564.357	20,6%	6.045.797	79,4%
Lot 7	113.753	3.949.314	315.874	30.051	0	34.967	380.892	9,6%	3.568.422	90,4%
Total CV	**1.989.443**	**69.070.140**	**5.524.364**	**1.570.314**	**1.377.757**	**9.028.400**	**17.500.835**	**25,3%**	**51.569.305**	**74,7%**

(*) L'import de les amortitzacions corresponents als lots 5 i 6 ha sigut estimat en proporció als ingressos en no disposar dels comptes anuals corresponents al nostre àmbit territorial.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE i dels comptes anuals dels concessionaris.

Els càlculs efectuats posen de manifest que, amb caràcter general, les obligacions econòmiques derivades de la concessió representen el 25,3% dels ingressos estimats. En conseqüència, el 74,7% d'aquests ingressos[12] queda disponible per atendre la resta de despeses, tot incloent-hi les despeses de personal, que comporta l'explotació del servei.

A partir de les dades dels comptes anuals de les societats concessionàries de 2015 de les que hem disposat d'informació completa, així com de la resta de dades d'ingressos i despeses derivades de la concessió, hem elaborat els indicadors i dades més significatives relatives a costos, ingressos i marge de l'activitat d'inspecció tècnica de vehicles.

Quadre 26. Principals conceptes econòmics i indicadors: costos, ingressos i marge per inspecció ITV

Principals conceptes econòmics i indicadors unitaris. Import en euros					
Dades	**Lot 1**	**Lot 2**	**Lot 3**	**Lot 4**	**Lot 7**
Nombre inspeccions	278.640	262.410	403.683	400.509	113.753
Cànon serveis auxiliars	*773.738*	*728.670*	*1.120.963*	*1.112.149*	*315.874*
Contraprestació econòmica per l'ús d'instal·lacions	*301.036*	*186.797*	*328.730*	*353.346*	*0*
SEPIVA	246.699	40.589	328.730	292.427	0
Generalitat Valenciana	54.337	146.208	0	60.919	0
Amortització cànon gestió (total/25)	*232.933*	*276.013*	*332.315*	*326.676*	*30.051*
Resta amortitzacions segons comptes anuals	*2.263.436*	*717.484*	*377.313*	*3.597.324*	*34.967*
Despeses totals concessió	3.571.143	1.908.964	2.159.321	5.389.495	380.892
Indicadors	**Lot 1**	**Lot 2**	**Lot 3**	**Lot 4**	**Lot 7**
% Cànon i arrendaments sobre altres despeses d'explotació. Serveis exteriors	*54%*	*52%*	*33%*	*61%*	*40%*
% Amortització concessió sobre el total d'amortitzacions	*9%*	*28%*	*47%*	*8%*	*46%*
Cost cànon serveis auxiliars/nombre d'inspeccions	*2,78*	*2,78*	*2,78*	*2,78*	*2,78*
Cost per l'ús de les instal·lacions/nombre d'inspeccions	*1,08*	*0,71*	*0,81*	*0,88*	*0,00*
Cost cànon gestió/nombre d'inspeccions	*0,84*	*1,05*	*0,82*	*0,82*	*0,26*
Cost resta amortitzacions/nombre d'inspeccions	*8,12*	*2,73*	*0,93*	*8,98*	*0,31*
Cost aproximat concessió per inspecció	***12,82***	***7,27***	***5,35***	***13,46***	***3,35***
Resta costos[13] segons comptes anuals/nombre d'inspeccions	*24,58*	*20,89*	*24,93*	*16,25*	*12,32*
Total costos inspeccions/nombre d'inspeccions	***37,40***	***28,16***	***30,28***	***29,70***	***15,67***
Ingrés mitjà inspecció segons import net xifra negocis	***37,02***	***36,11***	***36,85***	***36,85***	***37,41***
Marge unitari per inspeccions	***-0,38***	***7,95***	***6,56***	***7,14***	***21,73***
% Marge mitjà de beneficis (marge unitari/ingrés mitjà)	*-1,04%*	*22,02%*	*17,82%*	*19,39%*	*58,10%*

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE pel que fa a les inspeccions i facturació del cànon i arrendaments i a partir de les dades dels comptes anuals de l'exercici 2015 facilitats pels concessionaris i/o l'IVACE.

[12] Aquests ingressos, estimats en 69.070.142 euros, són un 5,1% inferiors als que figuren en els comptes anuals de les societats concessionàries, 72.618.917 euros.

[13] Inclou les despeses de personal del concessionari.

Els resultats més significatius de l'esmentada anàlisi, s'indiquen a continuació:

- El cost mitjà estimat per inspecció derivat de la concessió és de 8,45 euros, i mostra una gran dispersió amb un màxim de 13,46 euros per al lot 4, mentre que per al lot 7 és tan sols 3,35 euros. Aquesta diferència de costos és conseqüència, en el cas del lot 7, de la menor repercussió que ha comportat el cànon de gestió establit en els contractes d'adhesió i per la inexistència d'instal·lacions propietat de l'Administració en aquesta zona. Pel que fa al lot 3, el cost inferior sembla tenir l'origen en la política d'amortització de béns aplicada per la societat concessionària.

- La repercussió de la resta de costos per inspecció de les societats concessionàries mostra també una gran variabilitat. Així, mentre la mitjana d'aquests costos per als lots 1 a 4 se situa en 21,66 euros, amb un màxim en el lot 3 de 24,93 euros, per al lot 7 es redueix fins als 12,32 euros.

- Per tant, els costos totals unitaris derivats de la inspecció de vehicles se situen, depenent del concessionari, entre un màxim de 37,40 euros i un mínim de 15,67 euros (cost mitjà de 28,24 euros).

- De la seua banda, l'ingrés mitjà de la inspecció de vehicles obtingut partint de l'import net de la xifra de negocis que figura en els comptes anuals de les concessionàries, se situa en 36,85 euros (no inclou l'IVA ni la taxa de la DGT) . Això implica que, excepte en un cas que presenta un ajustat nivell de pèrdues (1,04%), les societats concessionàries de la prestació del servei presenten uns marges de benefici per inspecció que poden considerar-se significatius (al voltant del 20%, amb un cas que arriba al 58% de l'ingrés mitjà per inspecció). El marge mitjà unitari per inspecció és de 8,60 euros.

- L'anàlisi efectuada sobre les dades econòmiques mostrada en els quadres i paràgrafs anteriors mostra que, en termes generals, la taxa d'equilibri de la concessió supera àmpliament, excepte en un cas, el percentatge de benefici industrial fixat en la legislació contractual.

APÈNDIX 4. OBSERVACIONS SOBRE LES PROVES REALITZADES PER LES DISTINTES ESTACIONS D'ITV DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Objectiu 2: **¿Les proves realitzades per les distintes estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana són homogènies entre si i s'ajusten al que preveu la legislació? ¿Són similars a les realitzades per les ITV de la resta de l'Estat?**

1. Subobjectiu 2.1: ¿Les proves realitzades per les distintes estacions d'ITV de la Comunitat Valenciana són homogènies entre si? ¿S'ajusten al que preveu la legislació?

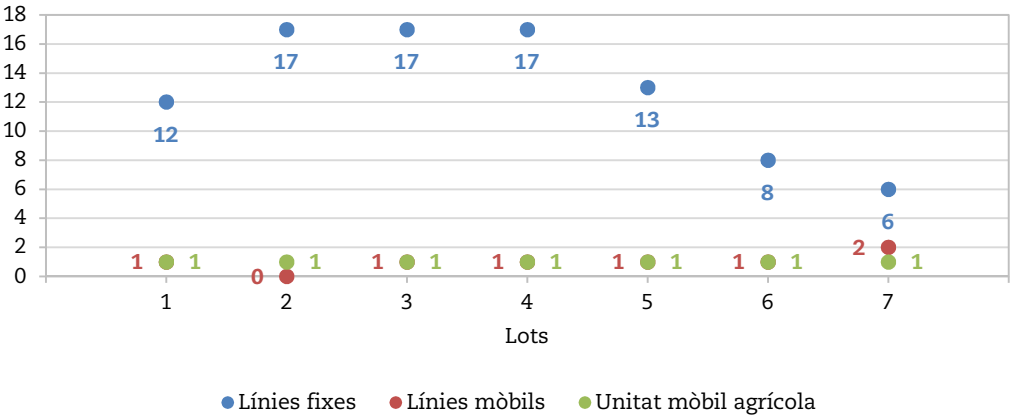
Per a respondre aquestes preguntes, hem obtingut les dades referides al nombre i el tipus de les estacions d'ITV, així com les línies de què disposen segons els tipus de vehicle. Tot això referit a 31 de desembre de 2015 per cada lot o zona de concessió i per províncies.

Quadre 27. Nombre i tipus de les estacions d'ITV. Detall per lots. 31 de desembre de 2015

Lot	Empresa gestora	Nombre d'estacions	Localització	Nombre línies			Unitat mòbil agrícola
				Lleugers	Pesats	Mixtes	
1	Valenciana de Revisiones, SL	4+1 Mòbil	ITV Castelló (1982)	2	1	0	1
			ITV Vila-real (1991)	2	1	0	
			ITV Vinaròs (1994)	2	1	0	
			ITV Sagunt (2001)	2	1	0	
			ITV Mòbil (1992) Castelló	1	0	0	
2	ITV de Levante, SA	3	ITV Massalfassar (1984)	6	3	0	1
			ITV Campanar (1998)	4	0	0	
			ITV Sant Antoni de Benaixeve (2011)	2	0	2	
3	Valenciana de Servicios ITV, SA	5+1 Mòbil	ITV Riba-roja (1989)	3	1	0	1
			ITV Utiel (1992)	1	0	1	
			ITV Catarroja (1997)	3	1	0	
			ITV Vara de Quart (2001)	4	0	0	
			ITV Llíria (2005)	2	0	1	
			ITV Mòbil (1989) Riba-roja	0	0	1	
4	Aseguramiento Técnico de la Calidad, SA	6+1 Mòbil	ITV Gandia (1986)	2	1	1	1
			ITV Ontinyent (1991)	1	1	0	
			ITV Alcoi (1991)	1	1	0	
			ITV Alzira (1996)	2	1	0	
			ITV Xàtiva (1999)	2	1	0	
			ITV Ondara (2010)	3	0	0	
			ITV Mòbil (1989) Gandia	0	0	1	
5	Applus Iteuve Technology, SL	3+1 Mòbil	ITV Alacant (1985)	4	2	1	1
			ITV Elx (1992)	2	1	0	
			ITV Benidorm (2000)	2	0	1	
			ITV Mòbil (1998) Alacant	0	0	1	
6	ITV Vega Baja, SA	2+1 Mòbil	ITV Redovà (1982)	3	1	1	1
			ITV Villena (1998)	2	0	1	
			ITV Mòbil (1998) Redovà	0	0	1	
7	Pistas Iteuve, SA	2+1 Mòbil	ITV Oriola (1982)	2	0	1	1
			ITV Torrevella (2000)	2	0	1	
			ITV Mòbil (1998) Pilar de la Foradada	1	0	1	
Total		**25+6 Mòbils**		**63**	**18**	**16**	**7**

Font: Informació facilitada per l'IVACE i els concessionaris. La data entre parèntesis indica l'any de la seua posada en funcionament.

Gràfic 15. Nombre total de línies i tipus de les estacions d'ITV per lots. 31 de desembre de 2015



Font: Informació facilitada per l'IVACE i els concessionaris.

Quadre 28. Nombre i tipus de les estacions d'ITV. Detall per províncies. 31 de desembre de 2015

Província	Estacions fixes	Altres estacions	Nombre de línies			
			Lleugers	Pesats	Mixtes	Total
Alacant	9	-	21	5	6	32
Castelló	3	-	6	3	0	9
València	13	-	34	10	5	49
Mòbils	-	6	2	0	5	7
Subtotal	*25*	*6*	*63*	*18*	*16*	*97*
Agrícoles	-	7	7	-	-	7
Total	**25**	**13**	**70**	**18**	**16**	**104**

Font: Informació facilitada per l'IVACE i els concessionaris.

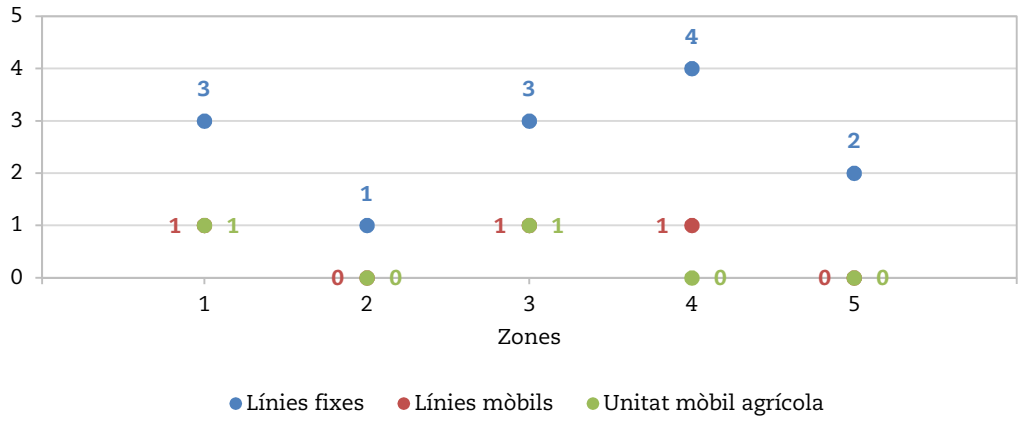
D'altra banda, el nombre i tipus de les estacions d'ITV existents a 1 de gener de 1998, era la següent:

Quadre 29. Nombre i tipus de les estacions d'ITV. Situació a 1 de gener de 1998.

Zona	Estacions	Localització	Nombre de línies		Capacitat	
			Lleugers	Pesats	Lleugers	Pesats
1	3+1 Mòbil+1 UMA	ITV Castelló (1982)	2	1	44.000	22.000
		ITV Vila-real (1991)	2	1	66.000	22.000
		ITV Vinaròs (1993)	1	1	33.000	22.000
		ITV Mòbil (1990) Castelló	1	0	22.000	0
		U. Mòbil Agrícola (1990) Castelló	1	0	22.000	0
2	1	ITV Massalfassar (1984)	9	3	198.000	66.000
3	3+1 Mòbil +1 UMA	ITV Riba-roja (1989)	4	1	132.000	22.000
		ITV Utiel (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Catarroja (1996)	3	1	99.000	22.000
		ITV Mòbil (1990) Riba-roja	1	0	22.000	0
		U. Mòbil Agrícola (1991) Riba-roja	1	0	22.000	0
4	4+1 Mòbil	ITV Gandia (1986)	3	2	66.000	44.000
		ITV Ontinyent (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Alcoi (1991)	1	1	33.000	22.000
		ITV Alzira (1996)	1	1	33.000	22.000
		ITV Mòbil (1989) Gandia	1	0	22.000	0
5	2	ITV Alacant (1985)	5	2	110.000	44.000
		ITV Elx (1994)	2	1	66.000	22.000
13+3 M+2 UMA			**42**	**17**	**1.056.000**	**374.000**

Font: Dades facilitades per l'IVACE. Dades incloses en el plec de prescripcions tècniques del procediment de licitació.

Gràfic 16. Nombre total de línies i tipus de les estacions d'ITV per zones. 1 de gener de 1998.



Font: Dades facilitades per l'IVACE. Dades incloses en el plec de prescripcions tècniques del procediment de licitació del concurs.

A les estacions d'ITV fixes que figuren en el quadre 29 cal afegir les dues estacions fixes de les empreses que es van adherir al procés de concessió, lots 6 i 7, que disposaven d'un total de vuit línies d'inspecció.

Com mostren els quadres anteriors, el nombre de línies d'inspecció, a 31 de desembre de 2015, és de 104; xifra que representa un increment del 55,2% respecte de les existents a l'inici del període de concessió, 1 de gener de 1998. Aquest increment s'ha materialitzat en la posada en funcionament de deu estacions fixes, tres estacions d'ITV mòbil —un 50% més— i cinc unitats mòbils agrícoles, 250% d'increment.

D'altra banda, hem recopilat la informació existent en matèria legislativa en relació amb la inspecció tècnica de vehicles, les proves que s'han de realitzar i les seues característiques tant en la legislació europea i estatal com l'autonòmica. En l'annex II s'inclou un recull legislatiu de les principals disposicions emeses en la matèria objecte de la nostra anàlisi.

La principal normativa en vigor a la data de la nostra fiscalització és la següent:

- Directiva 2009/40/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de maig de 2009, relativa a la inspecció tècnica dels vehicles a motor i dels seus remolcs.

- Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell de la Generalitat, pel qual s'estableixen normes per al control del soroll produït pels vehicles de motor (d'aplicació únicament a la Comunitat Valenciana).

- El Manual de Procediment d'Inspecció de les estacions ITV del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme. Revisió 8a, febrer de 2015 (s'ha produït una nova revisió al novembre de 2016).

En l'annex IV s'inclou el tipus i les característiques de les inspeccions i verificacions que es realitzen a les estacions d'ITV que operen a la Comunitat, així com la seua periodicitat.

Cal assenyalar també que hem verificat amb una consulta a la web de l'Entitat Nacional d'Acreditació, que tots els concessionaris es troben acreditats per al control metrològic d'aparells, i cinc dels set concessionaris ho estan per a la inspecció tècnica periòdica de vehicles (acreditació que a la data d'aquest informe no és obligatòria). Aquesta acreditació és l'eina establida a escala internacional per generar confiança sobre la correcta execució d'un tipus molt determinat d'activitats anomenades "Activitats d'Avaluació de la Conformitat" i que inclouen assaig, calibratge, inspecció, certificació o verificació, entre altres. Seria desitjable, ja que en un futur pròxim serà obligatori, que totes les entitats que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles es troben acreditades d'acord amb la norma UNE-EN-ISOMEC 17020 (a Espanya per l'ENAC).

Com a conclusió, cal assenyalar que tant les característiques de les diferents estacions d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana, com les inspeccions que realitzen i la metodologia per dur-les a terme, s'ajusten al que estableix la normativa aplicable, al que preveu en el plec que regeix la concessió i compleixen, amb caràcter general, amb els estàndards de qualitat exigibles.

2. Subobjectiu 2.2: ¿Són similars a les realitzades en la resta de l'Estat?

La normativa europea i estatal en matèria d'inspecció tècnica de vehicles que es descriu en l'apartat anterior, és aplicable en tot el territori de l'Estat. Per tant, el tipus d'inspeccions que cal realitzar, la seua periodicitat i les proves i mesuraments que comporten, són idèntiques en totes les comunitats autònomes.

No obstant això, dins de l'àmbit de les seues competències, la Comunitat Valenciana va promulgar la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat, de Protecció contra la Contaminació Acústica i, desenvolupant aquesta Llei, va publicar el Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell de la Generalitat, que estableix les normes per al control del soroll produït pels vehicles de motor[14].

Aquest Decret estableix que els centres d'Inspecció Tècnica de Vehicles hauran de comprovar el nivell d'emissió sonora dels vehicles i, per tant, habilitar les seues instal·lacions i els instruments necessaris per dur a terme les proves pertinents. Pel mateix decret queden sotmeses a comprovació les categories de vehicles següents: ciclomotor, motocicleta, quadricicle, turisme, vehicle mixt, autobús, camió i camió tractor.

Els nivells màxims d'emissió sonora definits en aquest Decret són d'aplicació en tot l'àmbit territorial de la nostra Comunitat i obliguen a tots els usuaris de vehicles amb permís de circulació domiciliat en qualsevol municipi de la Comunitat Valenciana. La comprovació de l'emissió sonora s'ha de realitzar amb la mateixa periodicitat que la fixada per a la Inspecció Tècnica de Vehicles i en els mateixos terminis previstos per a les dites inspeccions, excepte els ciclomotors, els quals s'hauran de sotmetre a comprovació de les seues emissions sonores en les estacions d'ITV, cada dos anys, a partir de la seua posada en circulació.

La Directiva 2007/34/CE de la Comissió dicta les mesures per a l'homologació de vehicles de motor pel que fa al nivell sonor i estableix els valors límit que no han de ser sobrepassats en marxa, per tipus de vehicle. El Reglament General de Vehicles i el Manual de Procediment d'Inspecció de les estacions ITV del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme prescriuen les proves que cal efectuar per a aquesta comprovació d'emissió sonora. D'acord amb això, en tot el territori nacional es realitza

[14] Aquest Decret 19/2004, va ser modificat parcialment amb el Decret 43/2008, d'11 d'abril, del Consell.

només per als vehicles de dues rodes. Per a la resta de vehicles, només es comprova la integritat dels sistemes de supressió de sorolls mitjançant inspecció visual.

Per contra, a la nostra Comunitat, tal com s'ha posat de manifest en paràgrafs anteriors, la prova d'emissió sonora és obligatòria per a tot tipus de vehicle. Aquesta prova té una tarifa addicional que va ser fixada inicialment per l'Acord del Consell de 18 de juny de 2004, en 8 euros; encara que, a partir de l'Acord de 28 de març de 2014, aques ta quantitat va ser reduïda substancialment. El seu import actual és de 2,48 euros (vegeu annex VIII).

APÈNDIX 5. OBSERVACIONS SOBRE LES TARIFES DE LA INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES

Objectiu 3: ¿Com es fixen les tarifes de la inspecció tècnica de vehicles a la Comunitat Valenciana? ¿Són similars a les tarifes vigents en altres comunitats autònomes?

1. Subobjectiu 3.1: ¿Quina documentació suport s'ha utilitzat per a la fixació de les tarifes? ¿Estan aprovades per l'òrgan competent? ¿Com se actualitzen?

La clàusula 23 dels plecs que van regir en 1997 la contractació de l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana, disposa que els concessionaris tenen dret a percebre les tarifes fixades pel Consell. Aquestes tarifes van ser les aprovades per l'Acord de 16 de maig de 1995 del Govern Valencià. Així mateix, s'hi aplica l'Acord d'1 d'abril de 1997 del Consell, que modifica les tarifes relatives a les segones i successives inspeccions, derivades dels defectes trobats en la primera inspecció.

En conseqüència, l'òrgan competent per a determinar, fixar o modificar les tarifes és, en qualsevol cas, el Consell de la Generalitat. El quadre següent mostra de forma resumida els acords del Consell sobre les tarifes de les inspeccions d'ITV:

Quadre 30. Acords del Consell sobre les tarifes que s'apliquen a les inspeccions tècniques de vehicles

Acords del Consell	
16 maig 1995	Aprova les tarifes que són les que figuren en el plec de condicions de la licitació del concurs: 1997
1 d'abril de 1997	Modifica les tarifes relatives a les segones i successives inspeccions, derivades dels defectes trobats en la primera inspecció. Figuren en el plec
28 de març de 2000	Modifica les tarifes per aplicar amb efectes des del primer de juny de 2000. Se justifica en el temps transcorregut des de l'inici de l'aplicació de les esmentades tarifes —cinc anys—, així com la necessitat d'adaptar-la a la normativa europea
24 d'abril de 2001	Incrementa les tarifes un 4% sobre las de l'exercici anterior i acorda actualitzar-les anualment, aplicant la variació de l'índex de preus al consum de l'exercici anterior
10 de desembre de 2002	Modifica únicament la tarifa aplicable en el cas de canvi de destinació del vehicle quan ocórrega abans del venciment del primer termini d'inspecció i no implique cap modificació tècnica del vehicle
18 de juny de 2004	Aprova les tarifes que s'han d'aplicar per comprovar els nivells d'emissió sonora dels vehicles regulada en el Decret 19/2004 del Consell
26 de març de 2010	Manté en termes nominals —entre l'1 d'abril de 2010 i el 31 de març de 2011, els dos inclusivament— les tarifes vigents i es deixa sense efecte la clàusula de revisió automàtica en vigor fins a aqueix moment
25 de març de 2011 i 22 de març de 2013	Manté en termes nominals les tarifes vigents fins al 31 de març de 2014
28 de març de 2014[15]	Actualitza les tarifes aplicables a partir del primer d'abril de 2014. Són les que estan en vigor a 31 de desembre de 2015. Aquesta actualització ha implicat reduir la tarifa dels turismes dièsel, justificada per l'increment que ha experimentat el parc dels dits vehicles; i de la prova d'emissió sonora, ja que es consideren amortitzats els equips necessaris utilitzats. Manté la resta de tarifes en els mateixos termes que fixava l'anterior Acord del Consell

Fuente: Elaboració pròpia a partir de s acords del Consell facilitats per l'IVACE

Els informes previs emesos pel servei responsable de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i per l'Àrea de Vehicles d'IVACE, en els quals es basen els acords adoptats pel Consell entre els exercicis 2010 i 2014, descriuen com a arguments més significatius en relació amb la determinació de les tarifes dels següents:

- L'increment del parc mòbil en el període des de l'inici de la concessió, superior al previst i el canvi de tendència en la seua composició: reducció dels vehicles turismes a gasolina i increment substancial dels vehicles a dièsel.

- L'envelliment del parc i, com a conseqüència, l'increment en el nombre d'inspeccions realitzades.

- La introducció de noves proves d'emissions contaminants i sonores per canvis legals, sense repercussió en el cànon inicial de gestió ni en el

[15] La Sentència 523/2017 de 30 de maig de 2017 del TSJCV anul·la aquest Acord estimant parcialment el recurs contenciosoadministratiu interposat per l'empresa concessionària del lot 5.

cànon de serveis auxiliars, i que impliquen uns majors ingressos per als concessionaris.

- L'evolució tecnològica dels vehicles i dels processos informàtics que ha permès una major agilització i eficiència en el procés d'inspecció.

- La posada en servei de noves infraestructures —estacions i línies d'inspecció— que han comportat una millora de l'oferta.

- La introducció del sistema de cita prèvia que permet adequar els horaris d'inspecció a la demanda.

- L'actualització anual de tarifes aplicat de forma automàtica entre 2001 i 2010 prenent com a referència l'IGPC, i el desequilibri que això ocasiona al no tenir en compte altres paràmetres com ara els costos dels factors de prestació del servei, l'evolució en el nombre de serveis, els procediments d'inspecció o les millores d'infraestructures i tecnològiques, factors d'eficiència i qualitat.

Aquests informes també es refereixen a la complicada conjuntura econòmica general i a les possibles raons d'oportunitat relacionades amb actualitzar/mantenir les tarifes que, sense trencar l'equilibri economicofinancer de la concessió, puguen implicar un incentiu per complir amb les obligacions per part dels usuaris i incrementar el nivell de seguretat viària.

Les circumstàncies i els arguments descrits són els que avalen, segons l'Administració, les tarifes vigents a 31 de desembre del 2015[16]. Tarifes que són, excepte en dos casos, les vigents en 2010.

En relació amb la determinació de les tarifes, la Sentència 523/2017 del TSJCV de 30 de maig de 2017, estima parcialment el recurs plantejat per APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY contra l'Acord del Consell de 28 de març de 2014 i *anul·la l'Acord impugnat únicament en el punt referit a la reducció de la tarifa sonora i la tarifa de contaminants, es desestima pel que fa a la resta*. Aquesta Sentència no és ferma i en contra es pot interposar un recurs de cassació davant la Sala 3a del Tribunal Suprem o, si és el cas, davant la Sala Contenciosa Administrativa del TSJCV, tal com s'assenyala en la decisió de la Sentència.

Pel que fa a aquest tema, cal indicar que el 2016 i 2017 s'han emès unes altres quatre sentències del TSJCV en què es desestimen els recursos presentats per AECOVA i algunes empreses concessionàries contra el mateix Acord del Consell de 28 de març de al 2014.

En el quadre següent, es mostra l'evolució de les tarifes prenent com a referència els exercicis considerats més significatius del període analitzat. Donada la diversitat de tarifes existent segons el tipus de vehicle i/o el

[16] En vigor a la data d'emissió d'aquest Informe (juliol de 2017)

carburant utilitzat, s'ha optat per mostrar aquelles més representatives referides a les inspeccions dels vehicles que representen el 97,1% del parc mòbil a 31 de desembre de 2015 segons la DGT.

Quadre 31. Evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica per anys i tipus de vehicle. Sense incloure l'IVA

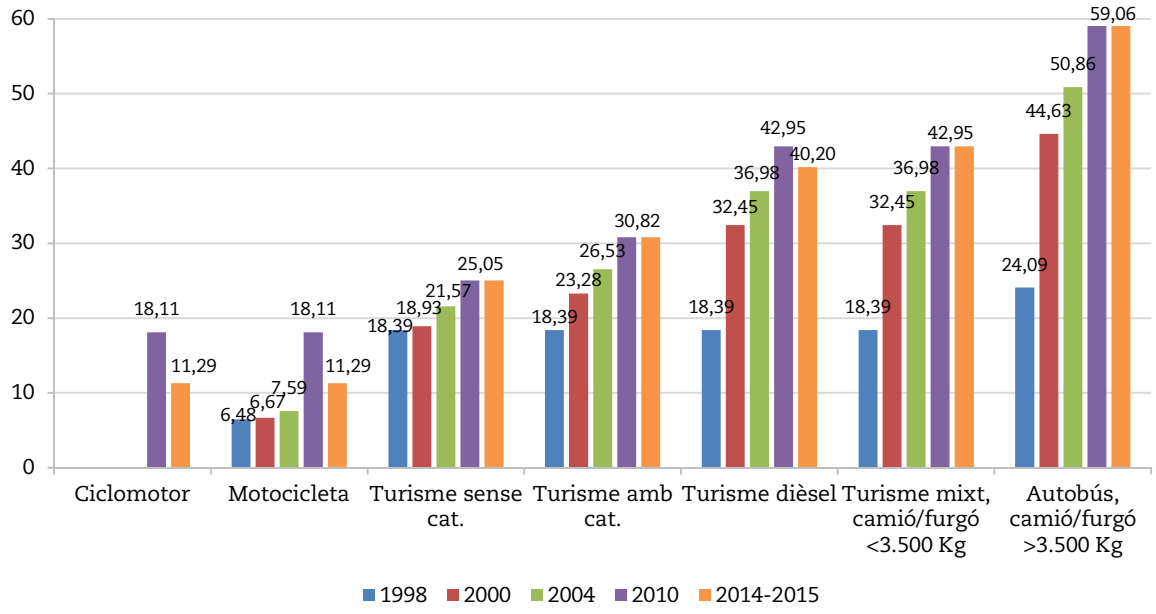
Any	Ciclomotor*	Motocicleta	Turisme			Turisme mixt, auto caravana i camió o furgó <3.500 Kg	Autobús, furgó o camió >3.500 Kg
			Sense catalitzador	Amb catalitzador	Dièsel		
1998	-	6,48	18,39	18,39	18,39	18,39	24,09
2000	-	6,67	18,93	23,28	32,45	32,45	44,63
2004	-	7,59	21,57	26,53	36,98	36,98	50,86
2010	18,11	18,11	25,05	30,82	42,95	42,95	59,06
2014-2015	11,29	11,29	25,05	30,82	40,20	42,95	59,06

* Fins a 2007 no comença l'obligatorietat de l'ITV per als ciclomotors.

Nota: Aquestes tarifes solament inclouen l'import de la prova d'emissió sonora en ciclomotors i motocicletes, per ser esta revisió també obligatòria en tot l'Estat.

Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Gràfic 17. Evolució de las tarifes de primera inspecció periòdica per anys i tipus de vehicle



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Com podem observar, les tarifes que s'apliquen a vehicles amb motor dièsel —turismes, camions, furgonetes, etc.—, s'han incrementat des de 1998 entre un 119% i un 145%, i les corresponents als vehicles a gasolina —ciclomotors, motocicletes i turismes— ho han fet entre un 36% i un 74%.

Aquest increment general inclou ja la rebaixa de les tarifes produïda en 2014 en els ciclomotors, motocicletes i en els turismes dièsel.

L'increment més important en les tarifes es produeix en l'any 2000 per als vehicles dièsel com a conseqüència de la introducció de la prova de contaminants que s'ha de realitzar en cada inspecció exigida per la Directiva 92/55 CEE —s'incrementen en més d'un 76%—, mentre que per als ciclomotors i motocicletes, la introducció de la prova d'emissió sonora, va comportar un increment del 139% a partir de l'any 2004. En l'annex VIII es mostra l'evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica per anys i tipus de vehicle per al període 1995-2015.

En relació amb les tarifes, se'ns ha informat per part dels gestors que a la data d'emissió del present Informe, s'estan mantenint reunions del comitè tècnic —el qual reuneix els representants de l'Administració i dels concessionaris— per revisar, si cal, les tarifes actualment vigents. Quant això, aquesta Sindicatura considera que establir o fixar les tarifes d'inspecció tècnica de vehicles raonables, implicarà realitzar, en col·laboració amb les empreses concessionàries, un estudi detallat, en primer lloc, dels costos en què s'incorre per a cadascuna de les inspeccions per tipus de vehicle. Mentre aquest siga el model de gestió, aquest estudi ha d'obeir a criteris econòmics i de manteniment de l'equilibri financer de la concessió i abstenir-se d'utilitzar —que no vol dir que no es puguen prendre com a referència— criteris externs als factors específics que intervenen en l'explotació del servei a la Comunitat Valenciana. Tot això sense oblidar que la prestació del servei d'ITV és una responsabilitat pública —activitat de seguretat industrial— amb l'objectiu de garantir que els vehicles estiguen en bones condicions des del punt de vista de la seguretat viària i el medi ambient.

Així mateix, modificar, si és el cas, la tarifa que s'aplica a les segones inspeccions ha de tenir en compte les disposicions legals, la cobertura dels costos de la inspecció i les possibles conseqüències en els diferents àmbits afectats.

2. Subobjectiu 3.2: ¿Quina documentació de suport s'ha utilitzat per a fixar el cànon de serveis auxiliars i de la contraprestació econòmica per l'ús de les instal·lacions i mitjans existents a l'inici de la concessió? ¿Estan aprovats per l'òrgan competent? ¿Com s'actualitzen? ¿Quins criteris se segueixen per al seu registre comptable?

Tal com s'ha posat de manifest en altres apartats d'aquest Informe, els imports que es deriven del cànon de serveis auxiliars i de la contraprestació econòmica per utilitzar les instal·lacions i mitjans existents a l'inici de la concessió, són els que figuren en el plec i en el quadern informatiu facilitat als licitadors, sense que hàgem tingut constància d'estudis i/o informes previs que documenten o justifiquen la fixació d'aquests imports.

La clàusula 21.3 del PCAP fixa el cànon de serveis auxiliars en 1,85 euros i indica que serà actualitzat anualment segons l'IGPC aprovat i publicat. El seu import a 31 de desembre de 2015 està fixat en 2,78 euros. Aquest cànon ha de ser abonat pels concessionaris a SEPIVA/IVACE per cada inspecció realitzada.

L'IVACE registra comptablement els imports facturats i cobrats en la seua comptabilitat com a "Ingressos per treballs realitzats per a l'entitat". Entenem que seria més correcte que els dits imports es registraren en l'epígraf també d'ingressos, corresponent a "Taxes, preus públics i contribucions especials".

La clàusula 22 del PCAP regula la contraprestació econòmica que els concessionaris han de satisfer per l'ocupació i utilització de les estacions d'ITV existents en el moment de la licitació que són propietat o van ser construïdes per la Generalitat o SEPIVA, així com els mitjans materials que hi ha. Aquesta clàusula fixa les quanties anuals per zones i estacions que els respectius concessionaris han de satisfer. Igualment indica que les contraprestacions que han de ser pagades a SEPIVA s'efectuaran segons el que disposen els corresponents contractes d'arrendament.

Pel que fa als immobles i mitjans cedits per la Generalitat, els plecs no consideren actualitzar la contraprestació econòmica que els concessionaris han de satisfer. Per això, si prenem com a referència l'increment de l'índex de preus al consum per al període 1998-2015, la Generalitat ha deixat d'ingressar 1.703.618 euros. Tal com s'ha comentat en diferents apartats d'aquest Informe, no sembla raonable el tractament diferenciat que s'ha donat a la contraprestació econòmica establida per la utilització dels béns propietat de la Generalitat i de SEPIVA.

D'altra banda cal assenyalar que els imports fixats per a la contraprestació, sense aplicar cap tipus de actualització, permeten la recuperació dels valors nets comptables dels béns cedits per SEPIVA/IVACE i la Generalitat en un període de 10 a 18 anys. El període inicial de la concessió és de 25 anys.

L'IVACE comptabilitza els arrendaments en el mateix epígraf utilitzat per al cànon de serveis auxiliars. No obstant això, es considera més correcte el seu registre en l'epígraf també d'ingressos corresponent a "Beneficis procedents d'actius no corrents, altres ingressos de gestió ordinària i ingressos excepcionals". Per la seua banda, la Generalitat reflecteix correctament aquests ingressos tant en el seu pressupost com en la seua comptabilitat financera.

L'annex VI inclou el detall de la contraprestació econòmica per l'ocupació i la utilització de les estacions d'ITV i mitjans materials preexistents propietat de la Generalitat i/o SEPIVA en el període 1998-2015.

3. Subobjectiu 3.3: ¿Les tarifes vigents a la Comunitat Valenciana són similars a les d'altres comunitats autònomes en termes d'homogeneïtat? ¿Es veuen afectades també per cànons de gestió, de serveis auxiliars, arrendaments o altres factors?

Les condicions sota les quals operen els operadors del servei de l'ITV són diferents en les distintes comunitats autònomes. Això és així per l'existència de diversos règims de prestació del servei en cadascuna (veure l'apèndix 3, apartat 2). Com a conseqüència d'això, les tarifes cobrades als usuaris varien àmpliament.

Les tarifes que s'apliquen en cada comunitat autònoma remuneren diversos conceptes, algun dels quals poden no ser homogenis amb els inclosos en altres comunitats. La taxa de trànsit que es transfereix a la DGT en concepte d'anotació del resultat de la inspecció en el Registre de Vehicles, és l'únic component uniforme en el preu que apliquen les comunitats autònomes. Les estacions d'inspecció de vehicles gestionades directament per l'Administració cobren taxes i, per tant, no apliquen l'IVA; tanmateix, sí que ho fan les gestionades per empreses públiques o privades sota qualsevol règim.

A la nostra Comunitat, el preu cobrat a l'usuari inclou la tarifa corresponent al tipus d'inspecció realitzada, la tarifa per la prova d'emissió sonora, l'IVA i la taxa de trànsit.

Les empreses concessionàries de l'explotació del servei d'ITV a la nostra Comunitat, han d'abonar a la Generalitat:

- Un cànon de gestió. Part fixa l'import total que va haver de satisfer el concessionari a la Generalitat per la concessió del servei.

- Un cànon de serveis auxiliars per vehicle inspeccionat.

- Una contraprestació econòmica per la utilització de mitjans i instal·lacions de la Generalitat i/o SEPIVA/IVACE cedits al concessionari.

D'acord amb la informació disponible facilitada per l'IVACE o bé obtinguda de les webs oficials de les diverses comunitats autònomes, hem comparat les tarifes que s'apliquen en l'any 2015 en les diferents comunitats i ciutats autònomes. Perquè aquesta comparació fóra homogènia no hem inclòs la taxa de la DGT ni l'IVA. Aquesta comparació l'hem efectuada per a les tarifes que s'apliquen en la primera inspecció periòdica dels vehicles més representatius[17].

[17] Aquests vehicles representen el 97,1% del parc mòbil de la Comunitat Valenciana i el 96,7% del parc mòbil de tot l'Estat.

També hem eliminat a la Comunitat Valenciana l'import de la prova d'emissió sonora en tots els vehicles excepte ciclomotors i motocicletes, per ser aquesta obligatòria a tot l'Estat en virtut del Reial Decret 711/2006.

Quadre 32. Tarifes d'inspecció d'ITV per tipus de vehicle. Any 2015. Euros

Tarifes CCAA/tipus vehicle[3]	Ciclomotor	Motocicleta	Quadri-cicle	Turisme (cat.)	Turisme (dièsel)	Mercaderies <3.500 Kg	Mercaderies >3.500 Kg	Autobusos	Valor mitjà
Comunitat Valenciana[1]	11,29	11,29	23,96	30,82	40,20	42,95	59,06	59,06	34,83
Valor mitjà a l'Estat[2]	16,62	20,15	25,31	30,31	35,93	38,06	53,51	53,28	34,15

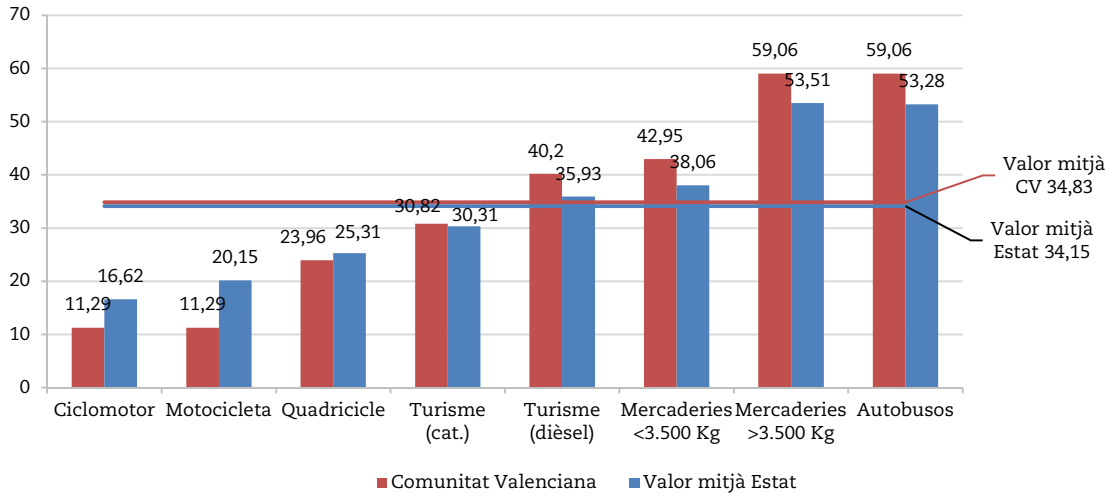
[1] S'ha eliminat la tarifa de la prova d'emissió sonora, 2,48 euros, per fer la comparança en termes homogenis amb la resta de comunitats autònomes, excepte en ciclomotors i motocicletes que és obligatòria en tot l'Estat.

[2] En les comunitats autònomes amb diverses tarifes —Balears, Extremadura i Múrcia— n'hem calculat la mitjana.

[3] Les tarifes mostrades no inclouen IVA ni la taxa de la DGT (El seu import actual és de 3,90 euros per inspecció).

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE i obtinguts de les webs oficials de les comunitats autònomes.

Gràfic 18. Tarifes d'inspecció d'ITV per tipus de vehicle. Any 2015. Euros



Font: Dades facilitades per l'IVACE i obtinguts de les webs oficials de les comunitats autònomes.

En l'annex IX es mostren les tarifes de primera inspecció periòdica per comunitats autònomes i tipus de vehicle per al 2015, i els valors mitjans obtinguts a tot l'Estat.

D'acord amb les dades analitzades, la comparació de les tarifes aplicades a la inspecció de vehicles a les diferents comunitats i ciutats autònomes ha posat de manifest els següents aspectes més significatius:

- El valor mitjà de la tarifa aplicada a la Comunitat Valenciana se situa en un 2% per damunt del valor mitjà calculat per a tot el territori de l'Estat (estimat en termes homogenis), ocupant el lloc número 12 del total de 19 comunitats i ciutats autònomes.

- Les comunitats de Navarra, Astúries i Aragó són les que presenten els valors mitjans més econòmics per al ciutadà, mentre que Madrid i Ceuta tenen les tarifes més elevades.

- Per tipus de vehicle, la Comunitat Valenciana només presenta valors per sota de la mitjana en ciclomotors, motocicletes i quadricicles. A més a més, tot i que no l'hem tinguda en compte en la nostra anàlisi per la seua escassa representativitat sobre el conjunt, la nostra Comunitat té la tarifa més baixa de l'Estat en les inspeccions a tractors agrícoles, 7,39 euros, i la segona més econòmica a remolcs agrícoles.

- Per contra, les tarifes aplicades a turismes dièsel i vehicles de mercaderies fins a 3.500 Kg són més altes en la nostra Comunitat, amb un 11,9% i 12,8% superior al valor mitjà, i ocupen els llocs 17 i 18, respectivament, del conjunt de l'Estat (ordenat de menor a major tarifa).

- El model de gestió del servei d'ITV no sembla que exercisca una influència decisiva en les tarifes aplicades en les diferents comunitats autònomes. En aquest sentit, les comunitats amb les tarifes més econòmiques es troben gestionades de forma directa mitjançant una empresa pública o bé per concessió administrativa, mentre que les tarifes més altes es troben en comunitats autònomes en què el servei d'ITV es gestiona també per concessió i/o per autorització administrativa.

Per tal de modular les tarifes en funció de la seua rellevància quantitativa, hem valorat els imports en funció del nombre d'inspeccions periòdiques realitzades en 2015 per a cada tipus de vehicle amb la finalitat d'obtenir una mitjana ponderada de les tarifes per tipus de vehicle i per comunitats i ciutats autònomes.

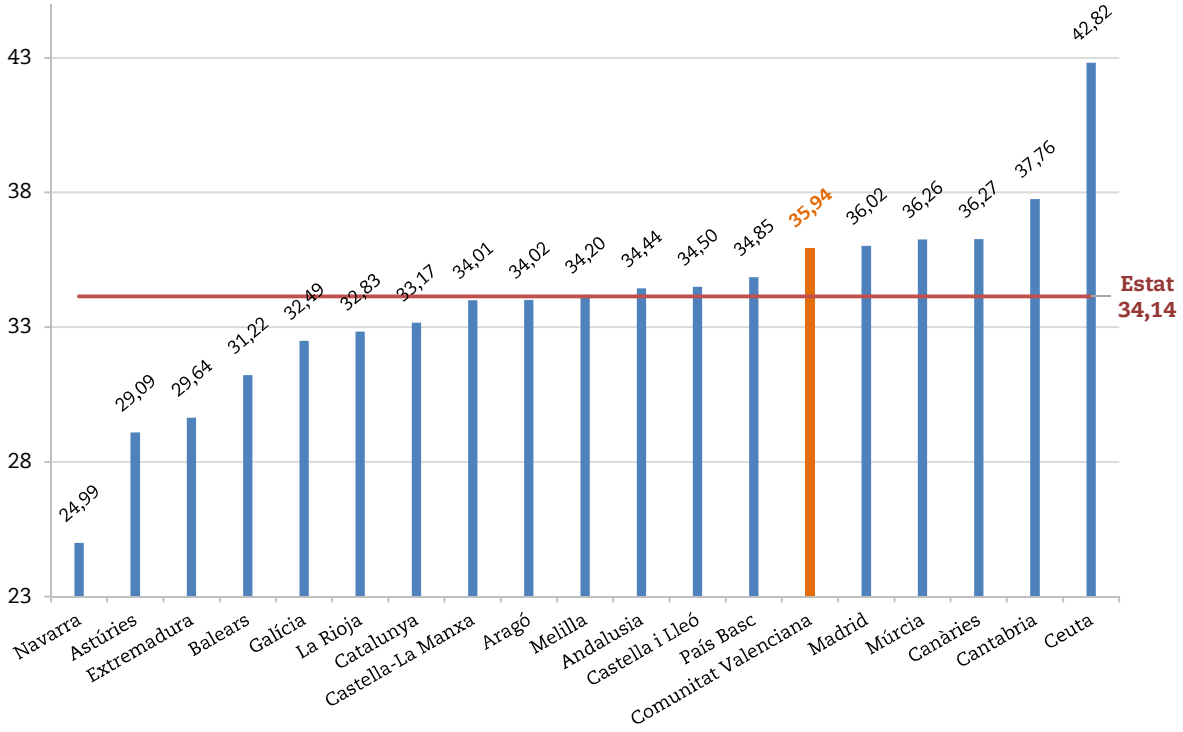
L'annex X conté totes les dades referides a l'anàlisi realitzada. En el quadre i gràfic següents, es mostra el resum dels resultats més significatius observats:

Quadre 33. Tarifa mitjana ponderada d'ITV en tot el territori de l'Estat. Any 2015. Euros

Ciclomotors i motocicletes	Turismes	Mercaderies <3.500 Kg	Mercaderies >3.500 Kg	Autobusos	Total
18,40	33,35	38,50	52,87	54,75	34,14

Font: Dades inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat i dades de tarifes facilitades per l'IVACE. Vegeu l'annex X.

Gràfic 19. Tarifa mitjana ponderada d'ITV per comunitats autònomes. Any 2015. Euros



Font: Dades inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat i dades de tarifes facilitades per l'IVACE. Veure annex X.

Com podem observar, aquest càlcul ponderat de les tarifes mostra lleugeres variacions respecte a la mitjana calculada en el quadre 32, que només té en compte l'import nominal de la tarifa per tipus de vehicle. No obstant això, el preu mitjà ponderat global obtingut, 34,14 euros, és pràcticament igual al calculat en el citat quadre 32, 34,15 euros. No obstant això, en els resultats per comunitats i ciutats autònomes sí que s'observen variacions significatives entre les mitjanes comparades (vegeu l'annex X).

En aquest sentit, Navarra segueix ostentant la tarifa ponderada més econòmica encara que superior a la seua mitjana, un 9,9%, mentre que Ceuta presenta la tarifa més elevada amb una disminució del 4,7% respecte de la mitjana calculada. Les variacions més significatives s'observen a les comunitats d'Aragó amb un increment de l'11,6% respecte de la mitjana calculada, i Madrid, amb una disminució del 20,7%.

Pel que fa a la Comunitat Valenciana, la variació només comporta una diferència d'1,11 euros —35,94 euros *versus* 34,83 euros—, i ocupa el lloc 14 en el total de comunitats i ciutats autònomes (segons l'ordenació de menor a major tarifa).

Un total de set àmbits territorials —Aragó, Castella la Manxa, Melilla, Andalusia, Castella i Lleó, País Basc i Catalunya— se situen, amb un interval inferior a 1 euro (inferior al 3%) a l'entorn de la tarifa mitjana ponderada, fet que suposa una convergència en les tarifes del 36,8%.

Tal com s'ha indicat en paràgrafs anteriors, a la Comunitat Valenciana el preu cobrat a l'usuari inclou, a més de l'IVA i la taxa de trànsit, la prova d'emissió sonora. Aquesta prova és obligatòria a la Comunitat Valenciana des de 2004 com a conseqüència de la publicació del Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell de la Generalitat. La seua quantia en 2015 és de a 2,48 euros (veure el detall en l'annex VIII). Per a comparar les tarifes, s'ha exclòs aquest import perquè ho fóra en termes homogenis (excepte en ciclomotors i motocicletes).

Pel que fa a les tarifes aplicables a les segones inspeccions per causa de rebuig a la primera, la informació obtinguda mostra que hi ha una gran disparitat en la seua aplicació entre les diferents comunitats autònomes. Des de la gratuïtat, és a dir, que no s'hi aplica cap tarifa i normalment si aquesta segona inspecció es realitza en un període determinat de temps, que el més habitual és un termini de dos mesos; fins al 75% de la tarifa corresponent a la primera inspecció (amb independència de quan es realitze, com és el cas de la Comunitat Valenciana; o el 100% si es realitza més de dos mesos després de la primera inspecció, el cas de la Rioja. (Vegeu detall en annex IX).

Pel que fa al cànon de serveis auxiliars, no hem disposat d'informació de cinc comunitats i una ciutat autònoma. De la informació obtinguda, s'ha posat de manifest que nou comunitats autònomes tenen establit un tipus de cànon que pot ser de quantia fixa, per estació o línia de inspecció variable o mixta, i una part variable en funció de la facturació o el nombre d'inspeccions realitzades.

A la nostra Comunitat, tal com s'ha posat de manifest en diferents apartats d'aquest Informe, el cànon de serveis auxiliars establit té el caràcter de variable en funció del nombre de vehicles inspeccionats. La seua quantia és de 2,78 euros/vehicle en 2015.

En relació amb altres possibles costos suportats pels gestors del servei que igualment que en el cas anterior no impliquen una repercussió directa en el preu que abona l'usuari, no s'ha disposat d'informació de la resta de comunitats i ciutats autònomes.

Com ja hem esmentat en altres apartats de l'Informe, a la Comunitat Valenciana els concessionaris del servei han de satisfer una contraprestació econòmica per l'ocupació i utilització de les estacions d'ITV posades a la seua disposició per la Generalitat i/o SEPIVA a l'inici del període de concessió. En l'apartat 4 de l'apèndix 3 i en l'apartat 2 del present apèndix es comenten els aspectes més significatius d'aquesta

contraprestació econòmica. Un resum dels imports totals per lots, es mostra a continuació, en euros:

Quadre 34. Import total de la contraprestació econòmica per l'ocupació i utilització de les estacions d'ITV, posades a disposició dels concessionaris per part de la Generalitat i/o SEPIVA. Període 1998-2015. Euros

Lots	Import contraprestació econòmica 1998-2015			Import mitjà anual
	SEPIVA	Generalitat	Total	
1	4.432.254	978.066	5.410.320	300.573
2	729.230	2.631.744	3.360.974	186.721
3	5.906.048	-	5.906.048	328.114
4	5.253.815	1.096.542	6.350.357	352.798
5	2.201.906	1.535.220	3.737.126	207.618
Total	**18.523.253**	**6.241.572**	**24.764.825**	**1.375.824**
Mitjana	**3.704.651**	**1.248.314**	**4.952.965**	**275.165**

Font: SEPIVA/IVACE. Vegeu l'annex VI.

Així mateix, com ja hem indicat en altres apartats de l'Informe, l'adjudicatari de cada lot va haver d'abonar a la Generalitat un cànon de gestió per la concessió del servei. Les dades més significatives d'aquest pagament que afecta la totalitat dels lots es mostren tot seguit, en euros:

Quadre 35. Repercussió anual del cànon de gestió. Període 1998-2022. Euros

Lots	Import cànon	Import anual equivalent (25 anys)
1	5.823.318	232.933
2	6.900.315	276.013
3	8.307.863	332.315
4	8.166.906	326.676
5	7.805.625	312.225
Subtotal	*37.004.027*	*1.480.162*
6	1.502.530	60.101
7	751.265	30.051
Total	**39.257.822**	**1.570.314**

Fuente: SEPIVA/IVACE.

Per tot això, cal indicar que la feina que hem dut a terme sobre les tarifes que s'apliquen en les inspeccions d'ITV de la Comunitat Valenciana, ha tingut com a objecte mostrar un marc comparatiu amb les tarifes que s'apliquen en la resta de l'Estat espanyol. Aquesta comparació ha posat de

manifest els aspectes més significatius l'existència d'un ventall ampli de tarifes que es pot veure influït, entre altres aspectes, pel model de gestió del servei d'inspecció d'ITV—encara que no de forma determinant— i pels diferents costos que ha d'afrontar el concessionari/autoritzat.

APÈNDIX 6. OBSERVACIONS SOBRE ELS FACTORS QUE PODRIEN INFLUIR SOBRE ELS DIVERSOS MODELS DE GESTIÓ DE LA INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES

Objectiu 4: ¿Quins models de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles prevé la legislació vigent? ¿Quins models de gestió s'han aplicat a la Comunitat Valenciana? ¿Quins factors podrien influir en el model de gestió de les ITV? ¿Quines són les perspectives de futur en els models de gestió?

1. Subobjectiu 4.1: ¿Quins models de gestió preveu la legislació vigent? ¿Quins avantatges i inconvenients té cada un?

La normativa europea ve recollida en la Directiva 2014/45/UE. La seua entrada en vigor serà el 20 de maig del 2018, data en què quedarà derogada la directiva actualment vigent. Aquesta Directiva 2014/45, obliga els estats membres a publicar abans del 20 de maig de 2017[18] les disposicions legals, reglamentàries i administratives necessàries per a la seua transposició a la normativa de l'Estat membre.

Segons l'article 2 de la Directiva 2009/40/CE, vigent fins a aquest moment, la inspecció tècnica ha de ser efectuada per l'Estat o per un organisme públic encarregat per a aquesta comesa, o per organismes o establiments designats per l'Estat i que actuen sota la seua vigilància directa, que podran ser organismes privats degudament autoritzats. Aquesta Directiva permet un ampli ventall de possibilitats de gestió, des de la directa per la mateixa Administració o un organisme públic, fins a la indirecta en règim de concessió administrativa o per establiments autoritzats per la pròpia Administració.

La nova Directiva indica en el seu article 12 que "els centres d'inspecció en els quals els inspectors fan les inspeccions tècniques estaran autoritzats per un Estat membre o la seua autoritat competent". Aquesta redacció, que no cita els possibles models de gestió, obre les possibilitats de liberalització del sector. No obstant això, el legislador salvaguarda les condicions en què es prestarà el servei, ja que l'apartat 2 del mateix article indica que aquests centres d'inspecció han de garantir l'objectivitat i l'alta qualitat de les proves d'inspecció tècnica mitjançant el compliment dels requisits establits per l'Estat membre que els autoritze.

Així mateix, l'article 14 obliga els Estats membres a supervisar els centres d'inspecció tècnica de vehicles, i a publicar les normes i els procediments que han de regir l'organització, les tasques i els requisits, inclosos els d'independència, aplicables al personal de l'òrgan de supervisió que l'Administració haurà de constituir.

[18] A la data d'aquest Informe, no s'ha publicat en el BOE aquesta normativa.

La Directiva també obliga els Estats membres a establir el règim de sancions aplicable en cas d'incompliment, i caldria adoptar totes les mesures necessàries per a garantir-ne l'execució. Les sancions han de ser eficaces, proporcionades, dissuasives i no discriminatòries.

En l'àmbit estatal, el model de gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles està regulat pel Reial Decret 224/2008. En aquest Reial Decret es disposa que són les comunitats autònomes les competents per fixar el model de gestió dins del ventall de possibilitats anteriorment comentat.

Addicionalment, en l'article 3 de l'esmentat text legal s'estableixen unes obligacions que, amb caràcter general, han de ser observades pels titulars de les estacions d'ITV, entre les quals cal destacar:

- No poden realitzar treballs de reparació, transformació o manteniment de vehicles.

- Han de ser imparcials pel que fa a les condicions en què es realitza la inspecció.

- Han de subscriure pòlisses de responsabilitat civil que cobrisquen els riscos respecte a danys materials i personals a tercers, per una quantia mínima de 300.500 euros per línia d'inspecció, quantia que ha de ser actualitzada anualment amb la variació anual de l'índex de preus de consum mitjà de l'any anterior.

Igualment, en el seu article 4 fixa el règim d'incompatibilitats que han de complir els socis o directius i el personal que preste els seus serveis en la gestora del servei. Determina que aquests no podran tenir participació directa o indirecta en:

- Activitats de transports terrestres per carretera.

- Comerç de vehicles automòbils.

- Gestories administratives relacionades amb el camp de l'automoció.

- Entitats asseguradores que operen en els rams de l'assegurança d'automòbil.

- Perits d'assegurances i mediadors d'assegurances privades que exercisquen la seua activitat en els rams de l'assegurança d'automòbil.

En el quadre següent, es mostra un resum dels diferents models de gestió que considera la legislació vigent, amb una descripció, que no pretén ser exhaustiva, de factors favorables/desfavorables:

Quadre 36. Models de gestió. Factors favorables/desfavorables

Tipus gestió	Model	Favorables	Desfavorables
Gestió directa	Administració o organisme/empresa pública	*Per a l'Administració*	
		Menor supervisió/esforç inspector	Major necessitat de capital/esforç inversor
			Major necessitat de personal/esforç gestor
			Major immobilitzat i renovació/esforç tecnològic
			Menor flexibilitat en la gestió del personal
		Per a l'usuari	
		Menor preu/taxa	Mercat intervingut/menor competència
		Uniformitat preus	
		Uniformitat tipus de revisió	
Gestió indirecta	Concessió	*Per a l'Administració*	
		Majors ingressos/cànons	Major supervisió/esforç inspector
		Sense esforç inversor	Control de competència entre operadors
		Sense esforç gestor	Necessitat de sistema que assegure la qualitat del servei
		Sense esforç tecnològic	
		Per a l'usuari	
		Possibilitat de competència en preus	Major preu/impostos
			Menor llibertat elecció/competència
	Autorització	*Per a l'Administració*	
		Sense esforç inversor	Major supervisió/esforç inspector
		Sense esforç gestor	Menors ingressos/cànons
		Sense esforç tecnològic	Necessitat d'un sistema que assegure la qualitat del servei
		Per a l'usuari	
		Major llibertat elecció/competència	Sense preus de referència
		Possibilitat de competència en preus	
Gestió mixta	Societat economia mixta	*Per a l'Administració*	
		Participació en possibles beneficis	Major necessitat de capital/esforç inversor
			Major necessitat de personal/esforç gestor
			Major immobilitzat i renovació/esforç tecnològic
			Major supervisió/esforç inspector
			Menors ingressos/cànons
		Per a l'usuari	
		Menor preu/taxa	Mercat intervingut/menor competència
		Uniformitat preus	
		Uniformitat tipus de revisió	

Font: Elaboració pròpia.

Per mitjà d'una anàlisi d'aquest tipus o similar i, en funció de les circumstàncies economicofinanceres, socials i poblacionals, territorials i tecnològiques existents, l'Administració, responsable última de la prestació del servei, ha de decidir quin és el model a través del qual es prestarà el servei en el territori de la seua competència.

En definitiva, un estudi de les majors o menors necessitats o esforços —inversió, gestió, tecnologia, recaptació, inspecció i supervisió, competència/liberalització en preus o territori, etc.— dins dels límits legals en la matèria, són els factors o aspectes que han de conduir a l'elecció del model o models.

2. Subobjectiu 4.2: ¿Quins models de gestió s'han aplicat a la Comunitat Valenciana? ¿Quins han sigut els motius del canvi?

L'apèndix 1 d'aquest Informe descriu de forma detallada els models de gestió que han sigut aplicats a la Comunitat Valenciana des de l'inici de l'activitat de l'ITV fins a la data actual en què el model vigent és el d'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles.

En conseqüència, el Govern Valencià va optar en 1997 per un dels possibles models que proposava la normativa vigent. El canvi a aquest model va comportar per a l'Administració autonòmica com a efectes més immediats els següents:

- No incrementar el deute públic per a construir noves estacions d'ITV i per a renovar la maquinària i instal·lacions de les ja existents.

- Reduir el cost de personal propi.

- Obtenir de manera immediata 39,3 milions d'euros pel cànon de gestió exigit als concessionaris.

- Obtenir contraprestacions econòmiques anuals per l'arrendament de les instal·lacions cedides als concessionaris.

- Obtenir ingressos derivats del cànon de serveis auxiliars per cada inspecció realitzada.

No s'ha d'obviar igualment que al terme del període fixat en el contracte, els concessionaris revertiran a la Generalitat totes les instal·lacions i equipaments existents a l'inici del contracte, així com les construïdes durant la concessió en perfecte estat d'ús.

3. Subobjectiu 4.3: ¿Quins factors podrien influir en el model de gestió de les ITV?

La Inspecció Tècnica de Vehicles té dos objectius bàsics: la millora de la seguretat viària i el control de les emissions contaminants. Els dos poden traduir-se en el manteniment dels vehicles en bon estat, qüestió que genera grans beneficis socials i ambientals.

El model de gestió per aplicar en la Inspecció Tècnica de Vehicles està determinat, entre altres factors, per la grandària del parc automobilístic i de les seues característiques —com ara el tipus de vehicle, la seua antiguitat i l'estat de manteniment—, la sinistralitat, l'estat de les carreteres, la política de tarifes i les exigències del marc legal regulador en què es desenvolupa aquesta inspecció tècnica. Així mateix, també s'ha de tenir en compte, a l'hora d'analitzar el model de gestió, la densitat demogràfica del territori i els mecanismes d'intervenció necessaris per facilitar l'accés de tots els ciutadans a una inspecció que té el caràcter d'obligatòria.

Però, a més a més, cal assenyalar com un element rellevant amb incidència en el model de gestió, les necessitats economicofinanceres i pressupostàries, sempre escasses, que han d'afrontar les administracions públiques per a les previsions de creixement dels diferents factors influents i poder donar-los una resposta adequada.

Atès que alguns d'aquests aspectes esmentats han estat analitzats i comentats en altres apartats d'aquest Informe, en aquest apartat ens hem centrat a analitzar els factors que tenen o podrien tenir incidència en el model de gestió:

- Parc mòbil, tipus i antiguitat
- Inspecció de vehicles i taxa de rebuig
- Sinistralitat
- Demografia i territori
- Altres factors. Cost amb mitjans propis

Per dur a terme aquest treball d'anàlisi, hem obtingut dades i indicadors tant de la Secretaria General d'Indústria i de la Petita i Mitjana Empresa del Ministeri d'Economia Indústria i Competitivitat, com de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, sobre l'antiguitat i composició del parc mòbil de vehicles, nombre d'inspeccions realitzades, taxa de rebuig, sinistralitat, absentisme, com a aspectes més significatius, referits a la Comunitat Valenciana i a la resta de comunitats i ciutats autònomes.

Aquestes dades juntament amb les obtingudes de l'IVACE i Institut Nacional d'Estadística —demografia i territori—, són els que ens han permès analitzar i resumir els aspectes més significatius pel que fa als factors anteriorment esmentats.

Parc mòbil, tipus i antiguitat

Quadre 37. Nombre de vehicles del parc mòbil

Àmbit/Anys	1998*	2004	2010	2014	2015	Variació 1998-2015	
						Nombre	%
Comunitat Valenciana	2.307.572	3.223.898	3.624.731	3.542.531	3.575.186	1.267.614	54,9%
Total Estat	21.306.493	28.674.687	33.376.242	33.037.091	33.412.894	12.106.401	56,8%
% Comunitat Valenciana sobre total	10,8%	11,2%	10,9%	10,7%	10,7%	-	-

* No inclou els ciclomotors.

Font: Direcció General de Trànsit. Informe personalitzat sobre parc de vehicles 1998 a 2015. Inclou qualsevol tipus de vehicle.

Segons la informació facilitada, el nombre total de conductors del cens amb permís vigent a 31 de desembre de 1998 que figuren en el Registre de Conductors i Infractors de la DGT a nivell nacional, és de 20.486.861; 2.248.566 dels quals pertanyen a la Comunitat Valenciana. Per tant, en els dos casos, el nombre de vehicles en aquest exercici és superior al de conductors, 4% i 3%, respectivament. El 31 de desembre de 2015, el nombre de vehicles per conductor se situava en 1,27 i 1,28 respectivament, atès el menor increment produït en el cens de conductors en el període.

Durant el període analitzat, 1998-2015, s'observa que s'ha produït a la Comunitat Valenciana un increment del parc total de vehicles d'1,9 punts inferior al del conjunt de l'Estat. Aquesta circumstància es deu bàsicament al retrocés d'1,3 punts produït en el parc de la nostra Comunitat en els últims sis exercicis, mentre que a la resta de l'Estat, per al mateix període, s'ha produït un increment del 0,01% (en l'annex VII s'inclou un resum de les dades facilitades per la DGT respecte de l'evolució del parc mòbil en el període).

Segons les dades de població publicades per l'INE i referides a 1 de gener de 2016, a la nostra Comunitat hi ha 724,8 vehicles per cada 1.000 habitants, un 5,3 més que la mitjana de l'Estat. Aquestes dades referides a l'any 1998 mostren una situació totalment diferent. Amb 566 vehicles per cada 1.000 habitants, la Comunitat Valenciana tenia un 37,4 més que la mitjana estatal.

Quadre 38. Detall del parc mòbil per tipus de vehicle en 2015

Àmbit / Tipus vehicle	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Camions i furgonetes	Autobusos	Altres vehicles	Tractors industrials	Remolcs i semirre-molcs	Total
Comunitat Valenciana	257.203	346.835	2.387.913	476.879	4.372	32.511	22.461	47.012	3.575.186
% Tipus vehicle/total	7,2%	9,7%	66,8%	13,3%	0,1%	0,9%	0,6%	1,3%	100,0%
Total Estat	2.023.211	3.079.463	22.355.549	4.851.518	60.252	420.734	195.657	426.510	33.412.894
% Tipus vehicle/total	6,1%	9,2%	66,9%	14,5%	0,2%	1,3%	0,6%	1,3%	100,0%
% CV s/total Estat	12,7%	11,3%	10,7%	9,8%	7,3%	7,7%	11,5%	11,0%	10,7%

Font: Direcció General de Trànsit. Informe personalitzat sobre parc de vehicles a 31/12/2015.

Per a l'exercici 2015, podem observar que els ciclomotors, motocicletes, turismes i camions representen a la Comunitat Valenciana el 97% del total, 0,3 punts per damunt de la mitjana estatal. En aquest sentit, la nostra Comunitat és la tercera d'Espanya per nombre de ciclomotors, motocicletes, camions i tractors industrials, solament per darrere d'Andalusia i Catalunya.

Quadre 39 Antiguitat del parc mòbil de la Comunitat Valenciana per tipus de vehicle en 2015

Any	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Camions i furgonetes	Autobusos	Altres vehicles	Tractors industrials	Remolcs i semirre-molcs	Total general
Abans 1998	Sin datos	110.461	378.917	120.999	1.012	5.694	2.405	10.615	630.103
1998	Sin datos	4.509	68.140	17.223	116	793	353	1.548	92.682
1999	26.076	5.984	96.871	20.528	187	1.086	458	1.729	152.919
2000	64.361	6.454	106.351	20.958	201	1.257	636	1.911	202.129
2001	48.308	6.085	120.479	22.323	280	1.452	725	2.119	201.771
2002	23.423	5.912	121.429	22.575	168	1.673	825	2.095	178.100
2003	14.025	7.541	137.189	26.328	242	2.183	941	2.262	190.711
2004	13.147	13.325	160.430	31.027	288	3.352	1.311	2.591	225.471
2005	13.054	24.127	168.858	36.013	262	3.944	1.601	2.520	250.379
2006	13.787	28.860	167.092	36.543	311	3.152	1.704	3.055	254.504
2007	13.412	29.726	159.259	35.250	259	2.794	2.081	3.257	246.038
2008	8.321	21.414	106.312	18.058	188	1.215	1.600	2.501	159.609
2009	4.674	12.456	94.965	11.401	134	696	493	1.037	125.856
2010	3.655	12.711	92.127	12.015	202	561	794	1.151	123.216
2011	2.619	11.565	72.346	10.617	103	474	1.110	1.408	100.242
2012	2.224	9.971	63.705	6.867	41	641	942	1.149	85.540
2013	1.985	9.808	69.921	7.252	93	369	1.016	1.440	91.884
2014	1.880	11.943	89.088	8.992	118	419	1.398	1.935	115.773
2015	2.252	13.983	114.434	11.910	167	756	2.068	2.689	148.259
Total	**257.203**	**346.835**	**2.387.913**	**476.879**	**4.372**	**32.511**	**22.461**	**47.012**	**3.575.186**
% s/total	**7,2%**	**9,7%**	**66,8%**	**13,3%**	**0,1%**	**0,9%**	**0,6%**	**1,3%**	**100,0%**

Font: Direcció General de Trànsit. Dades parc vehicles Comunitat Valenciana per tipus i antiguitat a 31 de desembre de 2015.

Aquest detall de l'antiguitat dels vehicles matriculats a la nostra Comunitat, posa de manifest que el 59,4% del total té més de deu anys —58,8% de mitjana a tot l'Estat— i el 15,2% han estat matriculats a partir del 2011, 0,5 punts inferior a la mitjana estatal. Més del 90% dels ciclomotors, camions i furgonetes, i altres vehicles del nostre parc mòbil, té una antiguitat superior als cinc anys. Aquesta circumstància té un efecte directe en les inspeccions d'ITV, ja que la primera ha de ser efectuada als quatre anys d'antiguitat del vehicle.

Inspecció de vehicles i taxa de rebuig

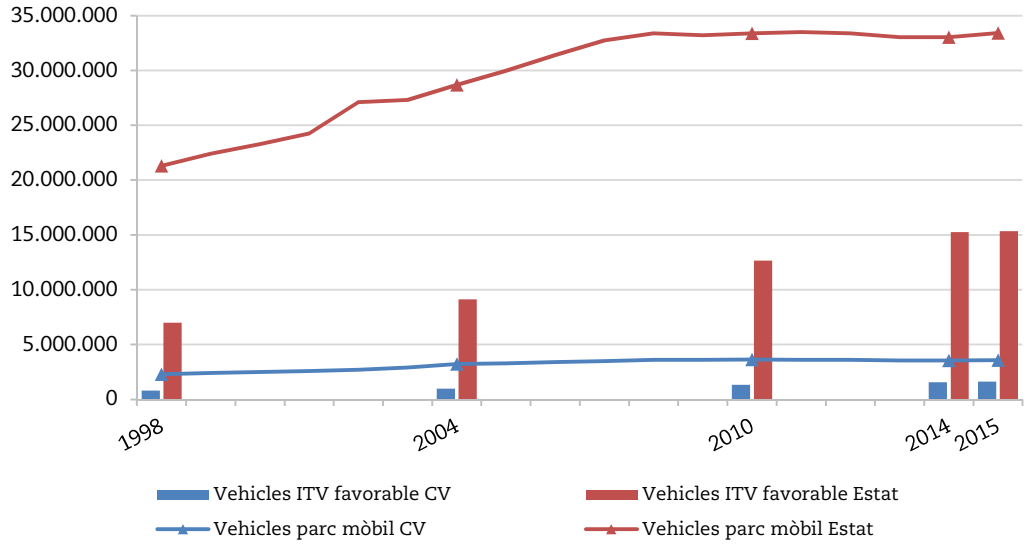
Pel que fa a les dades obtingudes sobre la inspecció d'ITV, el nombre de vehicles que l'han efectuada en 2015 a la nostra Comunitat amb resultat favorable o rebutjada en la primera inspecció és de 1.781.206, un 9,5% del total de l'Estat, 18.757.553 vehicles. En termes similars, la seua representativitat al llarg del període 1998-2015 ha restat entre el 9,2% i el 9,9%.

Quadre 40. Inspecció d'ITV i indicador de l'estat dels vehicles

Primeres inspeccions i indicador de l'estat dels vehicles										
Concepte	1998		2004		2010		2014		2015	
	Nombre vehicles	% s/total	Nombre vehicles	% s/total	Nombre vehicles	% s/total	Nombre vehicles	% s/total	Nombre vehicles	% s/total
Vehicles amb inspecció favorable										
Comunitat Valenciana	792.288	11,3	976.975	10,7	1.318.192	10,4	1.577.210	10,3	1.627.229	10,6
Total Estat	7.003.732	-	9.117.356	-	12.659.561	-	15.245.102	-	15.354.621	-
Vehicles rebutjats en la primera inspecció										
Comunitat Valenciana	87.014	4,1	170.818	6,7	155.332	5,0	132.392	4,0	153.977	4,5
Total Estat	2.106.141	-	2.531.187	-	3.121.752	-	3.333.914	-	3.402.932	-
% Taxa rebuig CV	9,9	-	14,9	-	10,5	-	7,7	-	8,6	-
% Taxa rebuig total Estat	23,1	-	21,7	-	19,8	-	17,9	-	18,1	-
% Taxa rebuig CV/Estat	42,8	-	68,5	-	53,3	-	43,2	-	47,7	-

Font: Dades d'inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat. Secretaria General d'Indústria i de la Petita i Mitjana Empresa.

Gràfic 20. Evolució de vehicles amb inspecció favorable i vehicles del parc mòbil a la Comunitat Valenciana i a l'Estat. Període 1998-2015



Font: Dades d'inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat. Secretaria General d'Indústria i de la Petita i Mitjana Empresa. i de la Direcció General de Trànsit. Informe personalitzat sobre el parc de vehicles 1998 a 2015.

Com podem observar, la taxa de rebuig a la Comunitat Valenciana sempre s'ha mantingut en percentatges inferiors a la de l'Estat. Aquesta circumstància podria tenir una relació directa amb la necessitat de passar una segona inspecció a la qual se li aplicarà una tarifa que representa el 75% de l'import corresponent a la primera inspecció, a diferència del que passa majoritàriament en la resta de l'Estat. En l'annex III es mostra el detall i l'evolució de la taxa de rebuig en la primera inspecció d'ITV, per tipus de vehicle en el període 1998-2015.

Una qüestió significativa a destacar de la informació analitzada, és que el nombre de vehicles que realitzen la primera inspecció s'ha duplicat a la Comunitat Valenciana, 102,6%; i a l'Estat, 105,9%, mentre que el parc mòbil, tal com es mostra en el quadre 37, només ha augmentat una mica més de la meitat, 54,9% a la Comunitat Valenciana i 56,8% a l'Estat.

Hem dut a terme una anàlisi per al període 2013-2015 sobre el parc mòbil de vehicles i inspeccions facilitades per la DGT i els subministrats per SEPIVA/IVACE relatius a les inspeccions periòdiques d'ITV realitzades. Els resultats es mostren en el quadre següent:

Quadre 41. Dades i indicadors sobre el parc mòbil i la inspecció d'ITV a la Comunitat Valenciana. 2013-2015

Any	1	2	3	4	5=(3-4)	6	7=(5+6)	8=(2-7)/2	9=6/2	10=2/1
	Parc vehicles	Vehicles que havien de passar l'ITV	Nombre total d'inspeccions periòdiques ITV	Vehicles d'altres comunitats autònomes que passaren l'ITV a la CV	Balanç net inspeccions ITV de la CV	Vehicles de la CV que passaren l'ITV a altres comunitats autònomes	Balanç net vehicles de la CV amb inspecció	% Taxa d'absentisme	% Taxa de fugida	% Taxa de vehicles subjectes a inspecció anual (s/parc)
	Nombre vehicles	Nombre vehicles	Nombre inspeccions	Nombre inspeccions	Nombre inspeccions	Nombre inspeccions	Nombre vehicles	% Vehicles	% Vehicles	% Vehicles
2013	3.548.419	2.633.470	1.783.248	81.939	1.701.309	198.614	1.899.923	27,9%	7,5%	74,2%
2014	3.542.531	2.640.005	1.852.387	88.923	1.763.464	198.872	1.962.336	25,7%	7,5%	74,5%
2015	3.575.186	2.706.551	1.936.956	92.604	1.844.352	194.294	2.038.646	24,7%	7,2%	75,7%

Font: *Direcció General de Trànsit. Dades ITV per tipus de vehicle 2013-2015 i parc mòbil a la Comunitat Valenciana. L'IVACE. Dades inspeccions ITV 2013-2015.*

En 2015, la taxa de vehicles subjectes a inspecció anual en funció del parc existent i la seua antiguitat se situa en el 75,7%. Aquesta elevada taxa i el seu creixement en els darrers exercicis poden explicar-se per l'envelliment del parc mòbil que s'ha posat de manifest anteriorment.

Al mateix temps i, encara que s'observa una reducció gradual amb els vehicles que no compleixen amb l'obligació de realitzar la inspecció d'ITV a la nostra Comunitat, la taxa d'absentisme se situa en 2015 en el 24,7%[19].

D'altra banda, la taxa de fugida, entesa com el percentatge de vehicles de la nostra Comunitat que es traslladen a una altra comunitat autònoma per a realitzar la inspecció tècnica, se situa en 2015 en el 7,2% del total de vehicles que segons la DGT haurien d'haver passat la inspecció en l'exercici. S'observa una lleugera reducció d'aquesta taxa en el període analitzat, però, el saldo net de l'intercanvi produït entre comunitats limítrofes normalment, és clarament superior en els vehicles de la nostra Comunitat que realitzen la inspecció d'ITV en altres comunitats autònomes.

A l'hora de determinar el model de gestió i les seues característiques, un altre factor a tenir en compte seria l'anàlisi de les causes d'aquest número de vehicles que opten per fer l'ITV en altres comunitats autònomes.

Sinistralitat

Malgrat l'increment produït en el parc mòbil, del seu envelliment, així com de l'elevada taxa d'absentisme, la sinistralitat ha baixat significativament en el nostre territori, d'acord amb les dades de la DGT, encara que s'observa un augment en els anys 2014 i 2015.

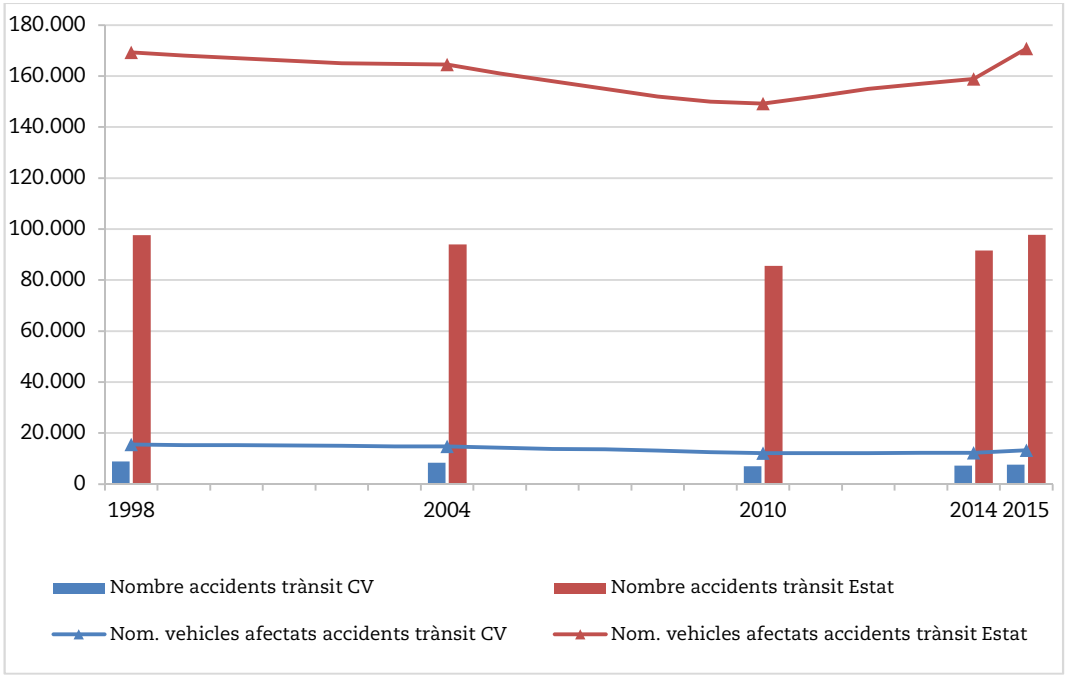
[19] L'IVACE quantifica les dades d'absentisme en un 15% aproximadament. Justifiquen aquesta diferència en el fet que el parc mòbil que maneja la DGT no té en compte els vehicles que no estan de baixa però que no circulen ni circularan mai segons les seues estimacions.

Quadre 42. Dades i indicadors de sinistralitat. 1998-2015

Any	1998	2004	2010	2014	2015	% 1998/2015
Nombre d'accidents de trànsit						
Comunitat Valenciana	8.856	8.321	6.936	7.188	7.643	-13,7%
Total de l'Estat	97.570	94.009	85.503	91.570	97.756	0,2%
% s/total de l'Estat	9,1%	8,9%	8,1%	7,8%	7,8%	
Nombre de vehicles afectats en accidents de trànsit						
Comunitat Valenciana	15.499	14.795	12.079	12.298	13.262	-14,4%
Total de l'Estat	169.336	164.580	149.277	158.835	170.749	0,8%
% s/total de l'Estat	9,2%	9,0%	8,1%	7,7%	7,8%	
Taxa de sinistralitat (accidents trànsit sobre el parc mòbil)						
Comunitat Valenciana	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	-44,3%
Total de l'Estat	0,5%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	-36,1%
Taxa de sinistralitat (vehicles afectats per cada 1000 vehicles del parc mòbil)						
Comunitat Valenciana	6,7%	4,6%	3,3%	3,5%	3,7%	-44,8%
Total l'Estat	7,9%	5,7%	4,5%	4,8%	5,1%	-35,7%

Font: Departament d'Estadística de la Direcció General de Trànsit.

Gràfic 21. Evolució comparativa de la sinistralitat a la Comunitat Valenciana a l'Estat. Període 1998-2015



Font: Departament d'Estadística de la Direcció General de Trànsit.

El nombre d'accidents a la nostra Comunitat ha disminuït 13,7 punts en el període analitzat. No obstant això, aquesta disminució no s'observa de manera tan clara a l'Estat, ja que, excepte l'any 2010, el nombre d'accidents en 2015 és pràcticament igual que el 1998.

No obstant això, la taxa de sinistralitat —relació del nombre d'accidents amb el parc mòbil existent en cada moment— mostra una reducció molt significativa tant en l'àmbit estatal com en el de la Comunitat Valenciana. Pel que fa al nombre de vehicles afectats, la nostra Comunitat mostra una tendència global inversa, una reducció del 14,4%, a la que s'observa a l'Estat, lleuger increment del 0,8% en el període considerat. No obstant això, en els dos casos es produeix una forta reducció fins al 2010, però en els cinc últims exercicis aquesta tendència varia i tornen a incrementar-se aquestes xifres, superant en el cas de l'Estat la situació inicial de 1998.

Novament en considerar aquestes dades en relació amb el parc mòbil respectiu, s'observa en els dos àmbits territorials, l'Estat i la Comunitat Valenciana, una tendència a la baixa en la sinistralitat. Aquesta disminució es mostra molt més accentuada a la Comunitat Valenciana, però torna a observar-se en els dos casos el augment produït a partir de 2010.

Demografia i territori

Aquests aspectes tenen una incidència significativa a l'hora de determinar la ubicació de les estacions d'ITV. Com hem comentat en altres apartats, l'objectiu de la inspecció d'ITV és garantir que els vehicles estiguen en bones condicions des del punt de vista de la seguretat viària i el medi ambient. Per això, cal facilitar a l'usuari l'accés a les instal·lacions d'ITV de manera que la distància al punt d'inspecció, les esperes innecessàries, les característiques del seu vehicle, etc., no constituïsquen dificultats afegides.

Les dades més significatives per al període analitzat quant a població i densitat demogràfica, es mostren en el quadre següent:

Quadre 43. Població i densitat demogràfica

Àmbit	1998	2004	2010	2014	2015
Dades població a 31 de desembre (habitants)					
Alacant	1.414.892	1.661.660	1.844.439	1.842.174	1.842.756
Castelló	473.504	533.625	595.574	574.460	571.258
València	2.187.984	2.371.882	2.559.199	2.523.040	2.519.036
Total Comunitat Valenciana	4.076.380	4.567.166	4.999.211	4.939.674	4.933.051
Total Estat	40.303.568	43.296.335	46.667.175	46.449.565	46.445.828
% Comunitat Valenciana/Total Estat	10,1%	10,5%	10,7%	10,6%	10,6%
Dades superfície (km^2)					
Alacant			5.817		
Castelló			6.662		
València			10.776		
Total Comunitat Valenciana			23.255		
Total Estat			505.990		
% Comunitat Valenciana/Total Estat			4,6%		
Densitat de població (habitants/km^2)					
Alacant	243	286	317	317	317
Castelló	71	80	89	86	86
València	203	220	237	234	234
Total Comunitat Valenciana	175	196	215	212	212
Total Estat	80	86	92	92	92
% Comunitat Valenciana/Total Estat	220,1%	229,5%	233,1%	231,4%	231,1%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut Nacional d'Estadística.

La població de la Comunitat Valenciana se situa entre el 10,1% i el 10,6% del total de l'Estat, mentre que, pel que fa a territori, només representa el 4,6%. Això implica que la nostra Comunitat presenta una densitat poblacional superior al doble de la mitjana estatal.

No obstant això, si ens fixem en la distribució provincial, Castelló amb el 28,6% del territori de la nostra Comunitat només té el 11,7% de mitjana pel que fa a població. En conseqüència, la seua densitat poblacional és per terme mitjà el 59,2% de la de la Comunitat Valenciana i se situa per sota de la densitat mitjana estatal. Al contrari, la densitat poblacional de les províncies de València i Alacant és entre 2,5 i 3,4 vegades la densitat mitjana estatal.

Complementàriament a aquestes dades assenyalats, caldria tenir igualment en compte l'orografia i la dispersió poblacional —distància entre poblacions— per a cada una de les províncies, a fi de disposar de totes les dades necessàries per efectuar una anàlisi que permeta complir

amb l'objectiu de facilitar a l'usuari un accés raonable als punts d'inspecció.

Altres factors. Cost amb mitjans propis

Com hem indicat en diversos apartats d'aquest Informe, el sistema d'ITV en el seu conjunt presenta actualment un panorama molt heterogeni en què coexisteixen models de gestió directa per la pròpia Administració, concessions administratives per llargs períodes de temps, que és el majoritari en gairebé totes les comunitats autònomes, i models d'autorització.

Aquest marc descrit comporta que la política de tarifes per a les inspeccions, tant per a les primeres com per a les segones revisions, siga un factor amb una incidència significativa siga quin siga el model de gestió triat. Per tant, introduir factors de competència, de proporcionalitat en les exigències legals reguladores, acompanyats d'un nivell de control i supervisió adequat per part de les administracions públiques, responsables últimes del servei públic, han de ser aspectes que s'han de tenir en compte a l'hora de triar o seleccionar un model de gestió.

Així mateix, no hem de deixar d'esmentar el model de gestió directa, és a dir el realitzat amb mitjans propis. En aquest sentit, hem sol·licitat a l'Administració autonòmica que ens informara sobre si ha realitzat en dates recents alguna anàlisi o estudi que avaluara els costos/beneficis d'assumir directament l'explotació del servei d'ITV. Aquesta anàlisi o estudi com a tal no s'ha efectuat. No obstant això, ens han assenyalat que sí que manegen dades estadístiques i econòmiques que són tingudes en compte per estimar noves necessitats d'estacions d'ITV.

4. Subobjectiu 4.4: ¿Quins factors i tendències de futur se consideren actualment per a determinar el model de gestió d'ITV més adequat en termes d'economia, eficiència, eficàcia i seguretat viària?

Com ja vam indicar en l'apartat 1 d'aquest apèndix, la normativa europea ve recollida en la Directiva 2014/45/UE. La seua entrada en vigor i aplicació serà el 20 de maig del 2018, data en què quedarà derogada la Directiva actualment vigent. Aquesta Directiva 2014/45, obliga els estats membres a publicar abans del 20 de maig de 2017[20] les disposicions legals, reglamentàries i administratives necessàries per a la seua transposició a la normativa de l'Estat membre.

Amb aquesta finalitat, l'Estat ha previst emetre un reial decret que té per objecte, a més de traslladar l'esmentada Directiva, refondre en un mateix text el Reial Decret 2042/1994, que regula la Inspecció Tècnica de Vehicles i el Reial Decret 224/2008, sobre normes d'instal·lació i funcionament de les estacions d'ITV.

[20] A la data d'aquest Informe, aquesta normativa no s'ha publicat en el *BOE*.

Els principals trets d'aquest Reial Decret —actualment en projecte i pendent de publicar en el *BOE*— pel que fa a la gestió del servei d'ITV són:

- Aposta per realitzar les inspeccions en estacions ITV degudament habilitades —han complir els requisits tècnics i els equips han de ser calibrats periòdicament— i acreditades per l'ENAC d'acord amb la norma UNE-EN ISOMEC 17020.

- Atorga la competència en l'elecció del model de gestió a cada comunitat autònoma.

- Impedeix la participació, directa o indirecta, de socis, directius i personal de l'empresa gestora en activitats de transport terrestre per carretera i comerç de vehicles automòbils.

En relació amb aquest últim punt, observem que s'han eliminat les incompatibilitats existents en l'anterior normativa referides a gestories administratives, entitats asseguradores i perits o mediadors d'assegurances, tots relacionats amb el camp de l'automoció.

No obstant això es manté la prohibició de realitzar a les estacions d'ITV treballs de reparació, transformació o manteniment de vehicles; les mateixes condicions existents fins al moment de llibertat d'elecció de l'estació ITV per l'usuari; el règim sancionador i el règim tarifari establit per la comunitat autònoma.

La norma inclou dos nous articles per regular la competència i formació del personal inspector: requisits de competència tècnica, ensinistrament inicial i actualització anualment; i la supervisió de l'activitat de les estacions ITV per ENAC, donant competència a les comunitats autònomes per establir procediments de verificació addicionals exigibles.

En conseqüència, el marc normatiu estatal espanyol, tot i que mostra signes d'una certa liberalització o obertura, es manté més restrictiu que la normativa europea, especialment pel que fa als centres on es pot realitzar la inspecció.

L'"Estudi sobre el mercat del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles" de juny de 2014, elaborat per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, es pronuncia, en les seues conclusions, a favor d'una major liberalització del sector a Espanya en nom d'un increment de la dinàmica competitiva que elimine les restriccions no proporcionals existents en la normativa estatal i autonòmica (per exemple: l'exclusivitat geogràfica). I per a això cita i comenta les condicions sota les quals es porta a terme aquesta activitat en països del nostre entorn, com ara Alemanya, Regne Unit, Itàlia i Portugal, models en els quals, segons indica, es facilita l'entrada en el mercat d'operadors que permeten un major acostament de l'oferta al consumidor.

Aquestes mesures liberalitzadores, expressa l'esmentat informe, podrien contribuir a reduir la taxa d'absentisme motivada per la disponibilitat en els horaris i el nombre d'operadors, la distància respecte del domicili de l'usuari i/o el preu, i la conseqüent millora de la seguretat viària a través de l'òptim manteniment dels vehicles. No obstant això, també indica el risc d'una menor qualitat o rigor en la inspecció derivats de l'obertura del mercat. Per evitar-ho, les autoritats haurien d'incrementar i reforçar els mecanismes de supervisió i sanció, dotant-los de mitjans adequats, tal com es preveu en la normativa europea.

En definitiva, entenem que es tracta de mantenir un precís equilibri entre models que permeten una major obertura i competitivitat del mercat, i la consecució dels objectius de seguretat viària i el medi ambient, i garantir que els vehicles estiguen en bones condicions per circular durant el seu ús, siguen més segurs, reduir el nombre de víctimes i millorar la seguretat dels usuaris de la carretera. Per tot això, la normativa europea considera que la inspecció periòdica ha de ser el principal instrument.

Per tant, i en virtut del que s'ha descrit en els paràgrafs anteriors, és la Generalitat la que, a la vista de les circumstàncies poblacionals i geogràfiques, del volum de parc mòbil, de les magnituds economicofinanceres i pressupostàries, i de la normativa actual i prevista, qui ha d'analitzar detingudament els diversos factors per adoptar la decisió sobre el model o models de gestió que millor s'adapten a la nostra Comunitat i que permeten la consecució dels seus objectius.

Finalment, però no menys important, volem assenyalar el que diu el considerant 21 de la Directiva 2014/45/UE: "La inspecció que s'haja d'efectuar durant el cicle d'utilització del vehicle, ha de ser relativament simple, ràpida i barata, i al mateix temps efectiva".

ANNEXOS

ANNEX I Plecs de clàusules administratives particulars i de prescripcions tècniques per a la contractació de l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana. Any 1997

ANNEX II Marc normatiu relacionat amb la Inspecció Tècnica de Vehicles

ANNEX III Detall de les inspeccions tècniques de vehicles per tipus de vehicle i per concessionaris del servei. 1998-2015

Detall i evolució de la taxa de rebuig en primera inspecció d'ITV per tipus de vehicle. 1998-2015

Reclamacions dels usuaris. Dades més significatives. Principals causes. 1998-2015

ANNEX IV Tipus i característiques de les inspeccions tècniques de vehicles

- Tipus i periodicitat de les inspeccions
- Verificacions que es realitzen
- Diagrames de flux de les operacions que es realitzen en la Inspecció Tècnica de Vehicles lleugers, pesats i ciclomotors

ANNEX V Detall del cànon de serveis auxiliars facturat als concessionaris. 1998-2015

ANNEX VI Detall de la contraprestació econòmica per l'ocupació i la utilització de les estacions d'ITV i mitjans materials preexistents propietat de la Generalitat i/o SEPIVA. 1998-2015. Euros

ANNEX VII Evolució del parc mòbil. 1998-2015

ANNEX VIII Evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica a la Comunitat Valenciana per anys i tipus de vehicle. 1995-2015. Euros

ANNEX IX Tarifes de primera inspecció periòdica per comunitats autònomes i tipus de vehicle. Tarifes de segona inspecció per comunitats autònomes. Any 2015. Euros

ANNEX X Tarifes ponderades per comunitats autònomes i tipus de vehicle. Any 2015. Euros

ANNEX XI Resum de les inversions previstes en els plecs i les executades pels concessionaris. Euros

ANNEX XII Evolució de la plantilla del personal a les estacions d'ITV. 1997-2015

ANNEX I

Plecs de clàusules administratives particulars i de prescripcions tècniques per a la contractació de l'explotació en règim de concessió administrativa del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana. Any 1997

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OCUPACIO, INDÚSTRIA I COMERÇ

PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA LA CONTRATACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PÚBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OCUPACIO, INDUSTRIA I COMERÇ

PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA LA CONTRATACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PÚBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA

1. OBJETO DEL CONTRATO

1.1 El objeto del contrato viene constituido por la prestación del servicio público de inspección técnica de vehículos con obra complementaria, en su caso, según lo previsto en el artículo 159 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante, LCAP), por medio de las Estaciones para la Inspección Técnica de Vehículos (en adelante, ITV) y con el propio personal del contratista, en cada una de las zonas referidas en el apartado 1.2. de esta cláusula, y en lo referente a las siguientes funciones:

a) Inspecciones periódicas de los vehículos automóviles, establecidas en la legislación sobre Tráfico y disposiciones complementarias.

b) Inspecciones previas a la matriculación de vehículos correspondientes a tipos no homologados.

c) Inspecciones previas al cambio de destino del vehículo, según se defina en la legislación sobre Tráfico y disposiciones complementarias.

d) Inspecciones realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de importancia, definidas reglamentariamente.

e) Inspecciones realizadas para la expedición del duplicado de la tarjeta ITV, si así lo dispone la normativa sobre Tráfico, o lo requiere la Administración por razones justificadas.

f) Inspecciones que sean requeridas al titular del vehículo por cualquiera de los Organismos a los que la normativa sobre Tráfico atribuya competencias sobre esta materia.

g) Inspecciones de los vehículos en transferencias de propiedad, cuando lo disponga la Administración con carácter específico o general.

h) Inspecciones voluntarias solicitadas por los titulares de los vehículos.

i) Revisiones periódicas de los taxímetros y cuenta-kilómetros. Asimismo, se podrán hacer revisiones periódicas de los tacógrafos en aquellas estaciones de ITV que actúen como talleres autorizados para efectuar dichas revisiones. En cualquier caso, la inspección técnica periódica de los vehículos a que se refiere el inciso a) anterior incluirá la inspección oficial de las instalaciones de tacógrafos en los vehículos.

j) Pesaje de vehículos, a instancia de los agentes encargados de la vigilancia de tráfico.

k) Inspecciones a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad, según se dispone en el artículo 6, apartado 5, del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre.

l) Inspecciones previas para la calificación de idoneidad de los autocares destinados al transporte escolar.

m) Las que posteriormente pueda determinar la Generalitat Valenciana y puedan ser objeto de realización en régimen de gestión indirecta, de conformidad con la normativa vigente en cada momento.

Dichas inspecciones, salvo las referidas en los apartados a), g), h), j) y m), deberán ser supervisadas y certificadas por un interventor técnico de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio o persona debidamente autorizada, según el régimen que establezca al efecto la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio.

1.2 Mediante la presente licitación se adjudicarán cinco lotes, para la prestación del servicio público de ITV por parte de los concesionarios dentro de la zona asignada a cada uno de ellos que se establece en la cláusula 3 del Pliego de Prescripciones técnicas y en el Anexo I.

El servicio público objeto de esta concesión se prestará en cada zona mediante las estaciones de ITV actualmente existentes en las mismas, que se enumeran a continuación en el apartado 1.3., mediante las nuevas estaciones de ITV que deba construir a su cargo el propio concesionario según se establece en el apartado 1.4. siguiente y, en su caso, en aquellas estaciones de ITV que se construyeran en el futuro al amparo de lo dispuesto en la cláusula 4.6 de este Pliego.

1.3 Las estaciones de ITV actualmente existentes en cada una de las zonas asignadas a los lotes objeto de la presente licitación , son las siguientes:

Lote 1:	Castellón, Villarreal y Vinaroz. Adicionalmente, existe una estación móvil y una unidad móvil agrícola.
Lote 2:	Massalfassar .
Lote 3:	Ribarroja, Catarroja y Utiel. Adicionalmente, existe una estación móvil y una unidad móvil agrícola.

Lote 4: Gandía, Onteniente, Alzira y Alcoy. Adicionalmente, existe una estación móvil.
Lote 5: Alicante y Elche

1.4 El concesionario de cada uno de los lotes objeto de la presente concesión, deberá construir a su cargo una nueva estación de ITV en cada uno de los municipios que se indican a continuación:

Lote 1: no será necesario, inicialmente, construir nuevas estaciones de ITV.
Lote 2: Valencia capital.
Lote 3: Valencia capital y Liria.
Lote 4: Játiva y Denia.
Lote 5: Benidorm.

Asimismo, los concesionarios de los lotes 2, 4 y 5, deberán incorporar a los medios materiales afectos a la prestación del servicio, y a su cargo, una unidad móvil agrícola para la prestación del servicio en el zona objeto de la concesión.

1.5 La construcción de las nuevas Estaciones de ITV relacionadas en el apartado anterior, se regirá por lo establecido en la cláusula 6 de este Pliego y en la cláusula 4.4.1 del Pliego de prescripciones técnicas.

1.6 Las empresas Vega Baja S.A. y Pistas ITV S.A., titulares de las estaciones de ITV ubicadas en Redován y Orihuela, respectivamente, seguirán prestando el servicio de ITV de conformidad con el régimen jurídico que les resulte aplicable.

2. RÉGIMEN JURÍDICO.-

2.1 El contrato cuya adjudicación regula el presente pliego se regirá, además de por lo dispuesto en este Pliego de cláusulas administrativas particulares y en el Pliego de prescripciones técnicas, por lo previsto en la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante, LCAP) y su normativa de desarrollo. También será de aplicación, en lo no derogado, el Reglamento General de Contratación, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de diciembre (en adelante, RGC).

El referido Pliego de prescripciones técnicas, junto con sus anexos, forma parte integrante del presente Pliego.

2.2 Resultará igualmente de aplicación el Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, que aprobó las normas básicas de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos y el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre.

Asimismo, será de aplicación el Decreto 30/1985, de 23 de febrero, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre organización de la inspección técnica de vehículos en el ámbito de la Comunidad Valenciana y el Decreto 166/1997, de 13 de mayo, del Gobierno Valenciano (publicado en el DOGV nº 2.997 de 22 de mayo de 1997), por el que queda sin efecto la adscripción a SEPIVA, S.A. de las funciones de gestión de estaciones de ITV.

Se regirá igualmente por cuantas disposiciones resulten de aplicación en el ámbito de la Comunidad Autónoma Valenciana al servicio de Inspección Técnica de Vehículos.

3. ÁMBITO TERRITORIAL

Cada concesionario prestará el servicio en la zona correspondiente al lote del que resulte adjudicatario, en régimen de exclusividad. Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 4.6. de este Pliego, la Generalitat Valenciana no establecerá otras estaciones de ITV en las zonas geográficas asignadas a cada uno de los lotes en tanto en cuanto se encuentre vigente la concesión para cada uno de los mismos.

4. MEDIOS MATERIALES Y UTILIZACIÓN DE LOS MISMOS

4.1 Los concesionarios utilizarán para la prestación del servicio de ITV todos los inmuebles, equipos, instalaciones y demás medios materiales, titularidad de la Generalitat Valenciana o de la sociedad SEPIVA (sociedad que viene prestando en la actualidad el servicio de ITV en las zonas objeto de la presente concesión) que se indican para cada uno de los lotes en la cláusula 4.1. del Pliego de prescripciones técnicas.

Los inmuebles, equipos, instalaciones y demás medios materiales, propiedad de la Generalitat Valenciana, utilizados actualmente para la prestación del servicio de ITV, se encuentran afectos a dicho servicio y se cederán para su uso a los concesionarios de cada una de las estaciones donde se encuentren ubicados en la actualidad, mientras ostenten tal condición. Los inmuebles, equipos, instalaciones y demás medios materiales que, no siendo propiedad de la Generalitat Valenciana, estén siendo utilizados en la actualidad por parte de SEPIVA para la prestación del servicio de ITV, serán puestos por ésta a disposición de los correspondientes concesionarios. A tal fin, los concesionarios deberán suscribir el contrato de arrendamiento que se adjunta como Anexo IV a este Pliego.

4.2 Cada Estación de ITV deberá disponer en todo momento, como mínimo, de los equipos, instalaciones y demás medios materiales que se enumeran en la cláusula 4.2.1 del Pliego de prescripciones técnicas.

De carecer la Estación de ITV, de alguno de los medios materiales antes mencionados, será de cuenta del concesionario la instalación del mismo, así como las obras necesarias para ello, que deberán estar finalizadas en el plazo máximo de 6 meses, a contar desde la firma del contrato.

Independientemente de los equipos mínimos señalados anteriormente, la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, cuando razones técnicas lo aconsejen, podrá ampliar tal dotación mínima, estando obligada la entidad concesionaria a equipar a su cargo las instalaciones de acuerdo con tal ampliación, y dentro de los plazos fijados a tal efecto por la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio.

Asimismo, y sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, cada estación de ITV deberá disponer en todo momento de los equipos, instalaciones y demás medios materiales que resulten exigibles de conformidad con la normativa vigente.

4.3 Corresponde al adjudicatario el correcto mantenimiento de las estaciones de ITV, de tal modo que se garantice, en todo momento, la adecuada prestación del servicio.

Adicionalmente, correrán por cuenta del concesionario cualesquiera ampliaciones, modificaciones, sustituciones y/o mejoras en los inmuebles, equipos, instalaciones y demás medios materiales necesarios o convenientes para la mejor prestación del servicio de ITV.

4.4 El concesionario, en su caso, deberá efectuar a su cargo las inversiones adicionales que se especifican en la cláusula 4.3. del Pliego de prescripciones técnicas, respecto a las estaciones de ITV actualmente existentes en los lotes que le sean adjudicados.

4.5 Toda sustitución, modificación, reparación, ampliación y, en general, la instalación y puesta en funcionamiento de cualesquiera medios materiales necesarios y/o convenientes para la prestación del servicio de ITV requerirá comunicación expresa por parte del concesionario a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, aportando el correspondiente proyecto técnico que deberá incluir necesariamente el plan de inversiones y de amortización de los elementos objeto del mismo. Sin perjuicio de ello, la realización de todo tipo de obras que afecten a bienes inmuebles, requerirá autorización previa por parte de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, debiendo aportar el concesionario la referida documentación. Asimismo, el concesionario podrá recabar la autorización expresa de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio respecto a aquellos medios materiales que no sean inmuebles a efectos de garantizar la percepción de la indemnización regulada en la cláusula 29.1 de este Pliego.

4.6 Por alteraciones importantes en el parque de vehículos o por las mayores exigencias o nuevas modalidades de inspección que se establecieran en la normativa aplicable, los concesionarios estarán obligados, previo requerimiento por parte de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio y dentro de su ámbito territorial, a cubrir las demandas existentes, mediante la ampliación de las estaciones existentes o la construcción de nuevas estaciones, de manera que se pueda prestar el servicio en la forma y condiciones de tiempo y calidad establecidas reglamentariamente en cada momento. Asimismo, el concesionario podrá proponer a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio la ampliación de las estaciones existentes o la construcción de nuevas estaciones dentro de la zona objeto de su concesión.

En todo caso, la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio establecerá las condiciones de todo tipo y plazos en los que el concesionario deberá ampliar las estaciones existentes o instalar una nueva, en el caso de que aquellas hayan cubierto su capacidad. En cualquier caso, será necesario que la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio apruebe previamente el proyecto de ejecución correspondiente. Asimismo, en el caso de construcción de nuevas estaciones de ITV, será necesario el expreso beneplácito de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio respecto al lugar en el que se pretenda su ubicación.

4.7 La gestión de las estaciones móviles y unidades móviles agrícolas incluidas dentro de los respectivos lotes, se ajustará a lo establecido a tal efecto en la cláusula 5 del Pliego de prescripciones técnicas.

El resto de concesionarios en cuyos lotes no se incluyan estaciones móviles podrán recabar a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio autorización para disponer de estaciones móviles a fin de realizar las inspecciones periódicas de aquellos vehículos que por su número o características aconsejen ser efectuadas a domicilio.

En todo caso, la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio autorizará los itinerarios y desarrollará el régimen de servicio de las estaciones móviles y de las unidades móviles agrícolas.

4.8 Una vez concluidas las obras y efectuados los trabajos de instalación de equipamiento, maquinaria y otros materiales, y debidamente autorizadas para su puesta en funcionamiento por la Administración competente, se efectuará por la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio un acta de conformidad provisional y de puesta en servicio de los nuevos medios materiales incorporados a la estación. Transcurrido un plazo de garantía de un año, se procederá al levantamiento de un acta de conformidad definitiva de las obras e instalaciones.

5. MEDIOS PERSONALES

5.1 El personal de cada Estación de ITV deberá cumplir el régimen de incompatibilidades establecido en la normativa vigente, así como lo establecido en la cláusula 6 del Pliego de prescripciones técnicas.

5.2 Las empresas concesionarias se subrogarán en el contrato de trabajo del personal en régimen de contratación laboral que preste sus servicios al tiempo de la adjudicación en Estaciones de ITV correspondientes a cada lote del que resulten adjudicatarios. El personal que actualmente presta sus servicios en dichas Estaciones se detalla en el Anexo II.

Dicho régimen de subrogación se regirá por lo dispuesto al respecto en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, por lo que las Empresas adjudicatarias quedarán subrogadas en los derechos y obligaciones de SEPIVA (actual prestador del servicio de ITV) frente a dichos trabajadores, respetando su actual categoría profesional, remuneración, antigüedad y puesto de trabajo.

5.3 De acuerdo con la normativa vigente, las Empresas adjudicatarias asumirán todas las obligaciones que pudieran corresponderles frente al personal al servicio de las concesiones, sin que ello implique el mantenimiento, por parte de la Generalitat Valenciana y/o SEPIVA, de relación jurídica alguna, ni laboral ni de ninguna otra índole, con el personal de dichas empresas, y sin que pueda exigírsele responsabilidad alguna por las obligaciones o indemnizaciones que pudieran derivarse de la contratación y servicios de dicho personal.

Sin perjuicio de lo anterior, las contrataciones de personal que realicen las Empresas adjudicatarias durante los últimos 3 años de duración de la concesión, no podrán llevarse a cabo sin la previa autorización de la Generalitat Valenciana.

5.4 Las empresas concesionarias respetarán, en todo caso, las condiciones laborales que se mencionan en el Anexo VII.

5.5 En el supuesto de extinción de la concesión administrativa por cualquier causa, la Generalitat Valenciana y/o SEPIVA no asumirán los costes derivados de los compromisos laborales de cualquier índole que las empresas adjudicatarias pudieran haber establecido en virtud de nuevas contrataciones no autorizadas por la Generalitat Valenciana en los términos previstos con anterioridad, ni aquéllos derivados de eventuales extinciones de dichos contratos de trabajo no autorizados, quedando facultada para reclamar el reembolso de dichos costes a las Empresas adjudicatarias en el caso de que por cualquier causa y, en especial, por lo dispuesto en la normativa laboral, tuviese que hacer frente a dichos compromisos.

Asimismo, la Generalitat Valenciana y/o SEPIVA no asumirán los nuevos compromisos laborales que hubiesen establecido las Empresas adjudicatarias en los últimos 3 años de duración de la concesión con sus trabajadores,

entendiéndose por nuevos compromisos incluso los salariales del tipo que fuere, que no resultaren equiparables a los que hubiesen sido aplicables en virtud de la normativa legal y convencional de carácter sectorial, quedando facultada para reclamar a las Empresas adjudicatarias el reembolso de los costes derivados de dichos compromisos en el caso de que por cualquier causa y, en especial, por lo dispuesto en la normativa laboral, tuviese que hacer frente a los mismos.

5.6 Respecto al personal laboral que en la actualidad se encuentra acogido a lo dispuesto en el "Acuerdo entre la Generalitat Valenciana y el Comité de Empresa de la Conselleria de Industria , Comercio y Turismo de la provincia de Valencia, el Comité de los Servicios Territoriales de las Consellerías de Industria, Comercio y Turismo - COPUT de la provincia de Castellón y el Delegado de Personal de los Servicios Territoriales de Industria y Energía de la provincia de Alicante (88/0371)" ostentará los derechos que se recogen en el Anexo VIII.

6. OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS ESTACIONES DE ITV

6.1 Los adjudicatarios de la concesión deberán realizar las obras de construcción y la puesta en funcionamiento de las nuevas estaciones de ITV previstas en la cláusula 1.4 de este Pliego para cada uno de los lotes en la forma y plazos establecidos en la cláusula 4.4 del Pliego de prescripciones técnicas, y en los siguientes apartados de esta cláusula.

La ubicación de las nuevas estaciones de ITV deberá ajustarse a lo previsto para cada lote en la cláusula 1.4 de este Pliego y en la cláusula 4.4.1. del Pliego de prescripciones técnicas, debiendo contar, en cualquier caso, con la autorización previa de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, y debiendo cumplir los requisitos que a este respecto imponga la normativa sectorial del servicio de ITV.

6.2 En todo caso, el adjudicatario deberá disponer del pleno dominio, sin cargas ni gravámenes, sobre el terreno en el que vaya a ubicarse el equipamiento y demás instalaciones accesorias y complementarias de los mismos necesarias para la prestación del servicio de ITV, debiendo acreditar este extremo ante la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio en un plazo máximo de tres meses desde la formalización del contrato de concesión.

A tal efecto, el adjudicatario podrá presentar, con carácter previo a la formalización del contrato, hasta tres propuestas alternativas para la ubicación de las nuevas estaciones de ITV correspondientes a los lotes que le hubieran sido adjudicados.

Las referidas propuestas deberán acompañarse de cédula urbanística o certificación municipal en la que se especifiquen las posibilidades urbanísticas de

la parcela, con expresión del volumen edificatorio, linderos, superficie de ocupación de parcela, usos admitidos y prohibidos, así como otros datos de interés.

La CEIC podrá elegir una de las ubicaciones propuestas por el adjudicatario o bien, en caso de que éste no presentase ninguna propuesta al respecto dentro del referido plazo, o las alternativas propuestas no fuesen apropiadas, designar motivadamente el emplazamiento concreto donde deberá ubicarse la nueva estación.

6.3 El proyecto técnico de construcción de las estaciones de ITV deberá contar con la aprobación de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio para garantizar que el mismo reúne las condiciones técnicas de accesibilidad y de todo orden exigidas en la normativa vigente.

6.4 La construcción de las nuevas estaciones de ITV se efectuará por el concesionario, de forma que el régimen jurídico de ejecución de las obras, a estos solos efectos, será regulado por lo establecido en el contrato que suscriba el concesionario de conformidad con lo dispuesto en la LCAP para el contrato de concesión de obras públicas. Las obras deberán ajustarse al proyecto técnico presentado y someterse al calendario previsto en la licitación.

6.5 Una vez concluidas las obras y efectuados los trabajos de instalación de equipamiento, maquinaria y otros materiales, y debidamente autorizadas para su puesta en funcionamiento por la Administración competente, se efectuará por la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio un acta de conformidad provisional y de puesta en servicio de las instalaciones.

Transcurrido un plazo de garantía de un año, se procederá al levantamiento de un acta de conformidad definitiva de las obras e instalaciones, si bien la reversión a la Generalitat Valenciana de los terrenos y demás materiales afectos al servicio de ITV no se producirá hasta la finalización de la concesión.

6.6 El concesionario deberá obtener, a su cargo, las preceptivas licencias de obras y de actividad municipales, así como cualesquiera otras licencias, autorizaciones o permisos administrativos que, de conformidad con la normativa vigente, sean necesarias para la construcción y explotación de la estación de ITV en los términos previstos en el presente pliego.

7. DURACIÓN

7.1 La concesión se otorgará por un plazo de 25 años, pudiendo prorrogarse por períodos sucesivos de 10 años cada uno, siempre que no medie denuncia expresa previa por cualquiera de las dos partes otorgantes comunicada con, al

menos, un año de antelación a la fecha de expiración del plazo inicial o de cualquiera de las sucesivas prórrogas. A estos efectos, se considerará fecha de inicio de la concesión la de la adjudicación de la misma.

7.2 El otorgamiento de cualquiera de las prórrogas previstas en el apartado anterior quedará condicionado a la previa justificación por parte del concesionario de la disponibilidad por su parte de los terrenos e instalaciones en los que deba prestarse el servicio de ITV, al menos por un plazo igual al de la prórroga prevista.

7.3 En todo caso, la duración total del contrato, incluidas las prórrogas, no podrá exceder en ningún caso de 75 años.

8. FORMA DE ADJUDICACIÓN

La adjudicación de la gestión del servicio de Inspección Técnica de Vehículos se realizará por el procedimiento abierto mediante Concurso, en los términos establecidos en el artículo 160 de la LCAP y demás disposiciones que la desarrollan, otorgándose la concesión a un concesionario para cada uno de los lotes establecidos en la cláusula 1.2. de este Pliego que no quedase desierto.

9. CAPACIDAD PARA CONTRATAR

Podrán presentar proposiciones las personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras, que tengan plena capacidad de obrar y acrediten su solvencia económica, financiera y técnica o profesional según se exige en este Pliego, y no se hallen incursas en ninguna de las prohibiciones de contratar establecidas en el artículo 20 de la LCAP.

También serán incompatibles las personas a las que se refiere el artículo 3 del Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las Estaciones de ITV, y en el artículo 5 del Decreto 30/1985, de 23 de febrero, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre organización de la ITV en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

10. FIANZA PROVISIONAL

La fianza provisional, que podrá prestarse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 36 de la LCAP y deberá ingresarse en una cuenta restringida de la Tesorería de la Generalitat Valenciana, será de cinco millones de pesetas para cada uno de los lotes.

11. PRESENTACIÓN DE PROPOSICIONES

11.1 Las proposiciones se presentarán en el registro general de entrada de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, de 9 a 14 horas, durante los 26 días naturales siguientes a la publicación del anuncio en el DOGV.

La presentación de proposiciones presupone la aceptación incondicional por el licitador de las condiciones administrativas, técnicas y económicas que rigen la licitación, así como la declaración responsable de la exactitud de los datos presentados y de reunir todas y cada una de las condiciones exigidas para la adjudicación del concurso.

También podrán presentarse proposiciones por correo, en cuyo caso el interesado deberá acreditar, con el resguardo correspondiente, la fecha de imposición del envío en la Oficina de Correos y anunciar el mismo día al Órgano de Contratación, por fax, telex o telegrama, la remisión de la proposición. Sin cumplir tales requisitos no será admitida la proposición en el caso en que se recibiera fuera del plazo antes fijado.

No obstante, transcurridos los diez días naturales siguientes a la indicada fecha sin haberse recibido la proposición, ésta no será admitida en ningún caso.

11.2 Los licitadores deberán presentar proposición, necesariamente, para todos y cada uno de los lotes objeto del presente concurso.

Cada licitador, tanto individualmente como formando parte de una unión temporal de empresas, únicamente podrá presentar una sola proposición por cada lote, sin la posibilidad de presentar variantes o alternativas sobre la misma.

Asimismo, ningún licitador podrá suscribir propuesta en unión temporal con otros si lo ha hecho individualmente o figurar en más de una unión temporal, debiendo licitar a todos los lotes, siempre individualmente o, alternativamente, siempre en la misma unión temporal de empresas.

12. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES

12.1 Las proposiciones constarán de tres sobres cerrados, en cada uno de los cuales se hará constar la identificación del sobre, el nombre del licitador y la inscripción : "PROPOSICIÓN PARA TOMAR PARTE EN EL CONCURSO PARA LA CONCESIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA".

El contenido de cada uno de los sobres deberá ser el siguiente:

12.2 Sobre nº 1: Documentación jurídica.

El sobre nº 1, expresará la inscripción "Documentación jurídica", y contendrá la documentación que a continuación se expresa:

A) Sociedades Mercantiles.-

a) Escritura de constitución o modificación, en su caso, de la sociedad debidamente inscrita en el Registro Mercantil y fotocopia del Código de Identificación Fiscal.

En caso de concurrir a la licitación varias empresas, constituyendo una unión temporal, cada una de ellas deberá acreditar su personalidad y capacidad, indicando los nombres y circunstancias de los empresarios que suscriben las proposiciones, la participación de cada una de ellas, designando la persona o entidad que, durante la vigencia del contrato, ha de ostentar la representación de la unión ante la Administración.

b) Declaración del licitador, bajo su responsabilidad, de no hallarse comprendido en cualquiera de las causas de prohibición para contratar del artículo 20 de la LCAP.

c) Escritura de poder a favor de la persona física que actúe en nombre de la empresa, que deberá figurar inscrita en el Registro Mercantil, debidamente bastanteada por el órgano competente de la Generalitat Valenciana a cargo del licitador.

d) Tratándose de empresas extranjeras, los documentos que acrediten su capacidad para contratar conforme a lo dispuesto en el artículo 15.2 de la LCAP.

e) Documento justificativo de haber constituido la fianza provisional.

f) Certificación expedida por el órgano de dirección de la empresa o representante autorizado acreditativa de que los socios, administradores y directivos de la misma, así como sus cónyuges y parientes hasta el primer grado de consanguinidad no tienen participación en alguna de las actividades a que se refiere el artículo 3 del Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, y el artículo 5.3 del Decreto 30/1985, de 23 de febrero, del Consell de la Generalitat Valenciana.

g) Documento Nacional de Identidad o fotocopia compulsada del firmante de la proposición.

h) Documentación acreditativa de hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias. Dicha circunstancia deberá acreditarse mediante la presentación de los siguientes documentos:

- Justificante de alta en el Impuesto de Actividades Económicas.

- Certificado acreditativo de estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias en relación con el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, del Impuesto sobre Sociedades, del Impuesto sobre el Valor Añadido y de los pagos a cuenta correspondientes.

i) Documento acreditativo de hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones con la Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes y, especialmente, documento que acredite estar inscrita en la Seguridad Social, y estar al corriente en el pago de las cuotas mutuales correspondientes.

j) Instancia de presentación de la proposición, ajustada al modelo contenido en el Anexo VI.

B) Personas Físicas.-

Los mismos documentos anteriores en cuanto les sean aplicables. La escritura será sustituida por el D.N.I. o copia legalizada, o documento equivalente en caso de extranjeros. Las certificaciones de los órganos de dirección de la empresa serán reemplazadas por declaración responsable del licitador.

C) Solvencia Económica,Financiera y Técnica o Profesional

Documentos que acrediten la solvencia económica,técnica y profesional del licitador,en las formas previstas en los artículos 16 y 19 de la Ley de Contratos de las Adminisatraciones Públicas, con especial referencia los recuros patrimoniales de que dispondrá la empresa licitadora para la prestación del servicio ITV, experiencia del licitador en el sector y cualificación profesional del equipo directivo asignado a cada estación de ITV, así como a los restantes aspectos referidos en los criterios de adjudicación correspondientes.

12.3 Sobre nº 2: Documentación técnica

El sobre nº 2, expresará la inscripción "Documentación técnica", y contendrá la documentación necesaria para acreditar los siguientes aspectos:

a) Enfoque del plan de sistema informático propuesto por el concesionario, tanto respecto al software como al hardware. El licitador podrá definir su propio sistema siempre que éste permita obtener la información

requerida por la Generalitat Valenciana y/o SEPIVA en soporte compatible con los sistemas informáticos empleados por éstos en la actualidad o en el futuro.

b) Anteproyecto de adecuación de las estaciones actualmente existentes, según lo establecido en la cláusula 4.3. del Pliego de prescripciones técnicas, incluyendo plan de amortización.

c) Para aquellos lotes en los que sea necesaria la construcción de nuevas estaciones de ITV por parte del concesionario, se incluirá Anteproyecto técnico, con su correspondiente memoria y presupuesto orientativo de las propuestas de construcción de las nuevas estaciones de ITV, características técnicas, plan de amortización, calendario de ejecución de las obras y planos orientativos.

d) Plan de calidad propuesto: características y plazos.

e) Estrategia de empleo, incluyendo enfoque de la política de empleo a seguir por el concesionario, y compromisos laborales que asumirá el licitador respecto a los empleados asignados al servicio de ITV, con especial referencia a los siguientes aspectos:

- Plan de formación del personal.

- Compromisos laborales adicionales que asuma el licitador respecto a los trabajadores que presten el servicio de ITV.

- Mantenimiento en el tiempo de los compromisos laborales en los que deba subrogarse el concesionario y de los propuestos por el propio licitador.

- Reconocimiento, en su caso, del derecho a la movilidad geográfica de los empleados entre las distintas estaciones de ITV.

- Posibilidad, en su caso, de que los empleados lleguen a adquirir una determinada participación en la empresa concesionaria.

- Compromisos de creación de nuevos puestos de trabajo, incrementando la plantilla actual en el futuro.

f) Enfoque relativo a la explotación, que incluirá una propuesta de organización del servicio ajustándose a las previsiones de este Pliego, del Pliego de prescripciones técnicas y a la normativa vigente, con señalamiento de la organización administrativa, sistema de trabajo propuesto en cuanto a días de trabajo al año, turnos, horarios hábiles al público, plan de calibración y mantenimiento, etc.; así como estudio de

viabilidad y plan de publicidad y promoción, con especial referencia al régimen de avisos a los potenciales usuarios del servicio de ITV.

g) Memoria de aquellos aspectos de la proposición del licitador que justifique una mayor y mejor integración del contenido de la misma en el contexto de la economía de la Comunidad Autónoma Valenciana.

h) Cualquier otra información que facilite a la Administración el conocimiento del licitador y/o las condiciones del servicio a prestar, especialmente respecto a los criterios de adjudicación.

12.4 Sobre nº 3: Propuesta económica.

El sobre nº 3, expresará la inscripción "Propuesta económica", y señalará el importe del canon de gestión a satisfacer por el concesionario, que en ningún caso podrá ser inferior al señalado en la cláusula 21 de este Pliego, que tendrá carácter de mínimo. La propuesta económica deberá ajustarse, en cuanto a su formato, al modelo que se adjunta en el Anexo V .

12.5 Toda la documentación exigida en la presente cláusula deberá presentarse mediante original o copia debidamente compulsada o autenticada por fedatario público.

13. MESA DE CONTRATACIÓN

La Mesa de Contratación estará configurada de la siguiente forma:

Presidente: Presidente de la Comisión de Racionalización del Sector Público en el ámbito de la Generalitat Valenciana.

Vicepresidente: Secretario General de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio de la Generalitat Valenciana.

Vocales:
- Un representante de la Dirección General de Industria y Energía.
- Un letrado de la Asesoría Jurídica de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio.
- Un representante de la Intervención Delegada.
- Un representante de SEPIVA.

Secretario: el Secretario General Administrativo de la Conselleria de Empleo,Industria y Comercio.

14. APERTURA DE PROPOSICIONES

14.1 La Mesa de Contratación se constituirá en la sede de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio a las 9 horas del día siguiente hábil a aquel en que finalice el plazo de presentación de proposiciones (si éste fuese sábado se aplazaría al siguiente día hábil), salvo en el caso de que se hayan presentado proposiciones por correo, en cuyo caso se constituirá a las 9 horas del día siguiente hábil a aquél en que finalice el plazo de diez días establecido en la cláusula 11.1. de este Pliego.

A continuación, la Mesa de Contratación procederá a la apertura del sobre nº 1 de cada uno de los licitadores, suspendiéndose la sesión para proceder, en reunión no pública, a la calificación de la documentación presentada en dicho sobre, pudiendo solicitar para la citada calificación cuantos informes considere necesarios.

Si la Mesa de Contratación observara defectos formales en la documentación presentada, podrá conceder, si lo estima conveniente, un plazo no superior a tres días para que el licitador los subsane.

Si la documentación contuviese defectos substanciales o deficiencias materiales no subsanables, se rechazará la proposición.

14.2 La Mesa de Contratación, en acto público, celebrado en el lugar, día y hora señalados en el anuncio de licitación, dará cuenta del resultado de la calificación de la documentación general presentada por los licitadores en los sobres nº 1, indicando los licitadores excluidos y las causas de su exclusión, invitando a los asistentes a formular observaciones que se recogerán en el Acta.

A continuación, el Secretario de la Mesa, procederá a la apertura de los sobres nº 2 y 3 y dará lectura al contenido de los mismos.

14.3 No se admitirán aquellas proposiciones que tengan contradicciones, omisiones, errores o tachaduras que impidan conocer claramente el contenido de la oferta o las que varíen substancialmente con respecto al modelo que se propone en este Pliego.

14.4 Efectuada la lectura de los sobres nº 2 y nº 3, el acto se dará por terminado sin adjudicación y se pasará el expediente a informe de los Servicios competentes de la Generalitat Valenciana, para que informen acerca de la mayor o menor ventaja de las proposiciones presentadas.

La Mesa de Contratación realizará un estudio pormenorizado de las ofertas admitidas pudiendo solicitar los informes técnicos y económicos precisos.

Una vez haya adoptado la Mesa de Contratación, por mayoría, su propuesta, la elevará junto con el acta de las diversas reuniones celebradas, al Órgano de Contratación.

15. ADJUDICACIÓN

El Órgano de Contratación tendrá alternativamente la facultad de adjudicar el contrato en relación a cada lote de Estaciones de ITV a la proposición más ventajosa, sin atender necesariamente al valor económico de la misma, o declarar desierto el Concurso.

Serán elementos a tener en cuenta para la calificación de las proposiciones, señalados por orden de preferencia y apreciados por el Órgano de Contratación según el porcentaje de ponderación que se indica, los siguientes:

<table>
<tr><th></th><th>Criterios de Adjudicación</th><th>Ponderación</th></tr>
<tr><td>1º</td><td>Oferta económica del canon de gestión:
A efectos de aplicación del presente criterio de adjudicación, cada licitador deberá señalar con un número del 1 al 5 su orden de preferencia para cada uno de los lotes, de tal forma que el lote con mayor grado de preferencia se señale con el número 1 y así sucesivamente y en orden decreciente de preferencia se señalen el resto de lotes, con los números 2 al 5.
Los importes ofertados para cada lote, considerando el orden de preferencia indicado por el licitador, obtendrán las siguientes puntuaciones:
<table><tr><th></th><th>1º Lote elegido por el licitador</th><th>2º Lote elegido por el licitador</th><th>3º Lote elegido por el licitador</th><th>4º Lote elegido por el licitador</th><th>5º Lote elegido por el licitador</th></tr><tr><td>- Por ofertar el valor mínimo indicado para el canon de gestión en la cláusula 21.2</td><td>25 ptos.</td><td>15 ptos.</td><td>10 ptos.</td><td>5 ptos.</td><td>2 ptos.</td></tr><tr><td>- Por cada incremento porcentual del 1% sobre el valor mínimo indicado para el canon de gestión en la cláusula 21.2, hasta un máximo del 30% del mismo.</td><td>0,5 pto.</td><td>0,5 pto.</td><td>0,5 pto.</td><td>0,5 pto.</td><td>0,5 pto.</td></tr></table></td><td>40 puntos.</td></tr>
<tr><td>2º</td><td>Valoración profesional:
A efectos de este criterio de adjudicación, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 19 de la LCAP, se valorará la acreditación profesional de la sociedad licitadora, de los socios de la compañía licitadora o de los miembros integrantes de la unión temporal de empresas. Asimismo, se valorará la experiencia profesional de los administradores o directivos de la propia empresa licitadora o que deban representar y gestionar la unión temporal de empresas, en su caso.</td><td>15 puntos</td></tr>
</table>

	Criterios de Adjudicación	Ponderación
3°	Valoración patrimonial: Para poder obtener los puntos correspondientes a este criterio será necesario acreditar un mínimo de doscientos cincuenta millones de pesetas de patrimonio del licitador. En el caso de uniones temporales de empresa, será necesario justificar el compromiso y mantenimiento de dicho importe en el fondo de operaciones que se constituya para el desarrollo de la actividad objeto de la concesión.	10 puntos.
4°	Estrategia de empleo, relativa a los siguientes aspectos: - Plan de formación del personal. - Compromisos laborales que asuma el licitador respecto a los trabajadores que presten el servicio de ITV. - Mantenimiento en el tiempo de los compromisos laborales en los que debe subrogarse el concesionario y de los propuestos por el propio licitador. - Reconocimiento del derecho a la movilidad geográfica de los empleados entre las distintas estaciones de ITV que llegase a explotar el licitador. - Posibilidad de que los trabajadores lleguen a adquirir una determinada participación en la empresa concesionaria. - Compromisos de creación de nuevos puestos de trabajo, incrementando la plantilla actual en el futuro.	10 puntos.
5°	Plan de explotación de las estaciones actuales y futuras (horarios, plan de publicidad y promoción, régimen de avisos a los potenciales usuarios, sistemática del servicio, plan de calibración y mantenimiento, etc).	10 puntos.
6°	Mayor y mejor integración de la propuesta de servicio presentada por los licitadores en el contexto de la economía de la Comunidad Autónoma Valenciana.	5 puntos
7°	Plan de calidad.	5 puntos
8°	Propuesta de mejora en el equipamiento técnico existente, anteproyecto de nuevas estaciones de ITV, en su caso, y características técnicas del equipo informático, ponderándose en todo caso las inversiones propuestas por los licitadores.	5 puntos

La Generalitat Valenciana se reserva el derecho de adjudicar el contrato al concursante que considere más idóneo o a declarar desierto el concurso con referencia, en ambos casos, a cada uno de los lotes.

En caso de existir un empate a puntos entre dos o más licitadores, se adjudicará el lote a aquel que hubiera ofertado un mayor importe en el canon de gestión correspondiente. Si aún así persistiera el empate, se adjudicará el lote al licitador que más puntos hubiese obtenido en el segundo criterio de adjudicación, y así sucesivamente hasta deshacer el hipotético empate.

La adjudicación del concurso se publicará en el DOGV y hasta entonces no surtirá efectos frente a terceros.

16. FIANZA DEFINITIVA

La fianza definitiva se fija para cada uno de los lotes, en los siguientes importes:

Lote 1:	15.500.000 pts.
Lote 2:	18.500.000 pts
Lote 3:	22.000.000 pts
Lote 4:	22.000.000 pts
Lote 5:	21.000.000 pts

Adicionalmente, el seguro que deberá suscribir necesariamente el concesionario según lo establecido en el apartado c) de la cláusula 17.1 de este Pliego, tendrá carácter de garantía complementaria.

Respecto a la constitución de la fianza definitiva, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 42 de la LCAP.

17. OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO PREVIAS A LA FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO

17.1 Con carácter previo a la formalización del contrato, la empresa adjudicataria, dentro del plazo de 30 días desde la notificación de la adjudicación previsto en el artículo 216.8 del RGC para la formalización del contrato, deberá aportar los siguientes documentos:

a) Acreditación de haber constituido en la Tesorería General de la Generalitat Valenciana la fianza definitiva en los términos señalados en la cláusula 16 de este Pliego .

b) Acreditación de haber concertado una póliza de seguro de responsabilidad civil frente a terceros derivada del funcionamiento del servicio, por una cobertura mínima de cien millones de pesetas, sin que la misma limite dicha responsabilidad.

El valor de esta póliza deberá ser revisado anualmente de acuerdo con el IGPC (Índice General de Precios al Consumo).

c) Acreditación de haber concertado una póliza de seguro cuyo beneficiario sea la Generalitat Valenciana que garantice el valor de las instalaciones que se ceden, a los valores de reposición que correspondan en cada momento, con una cobertura mínima de cincuenta millones de pesetas por cada línea ubicada en estaciones fijas de ITV, y de veinticinco millones de pesetas por cada línea ubicada en estaciones móviles o unidades móviles agrícolas.

El valor de esta póliza deberá ser revisado anualmente de acuerdo con el IGPC.

d) Documentación que acredite tener abonados todos los anuncios de la licitación en la parte que corresponda a cada licitador, proporcionalmente al número de lotes adjudicados.

e) Acreditación de haber cumplido lo previsto en la cláusula 5 del presente pliego, referente a la subrogación en la relación laboral del personal adscrito a cada una de las estaciones de ITV actualmente existentes.

Dicha acreditación se realizará mediante la justificación de la realización de la tramitación administrativa que resulte necesaria en virtud del proceso de sucesión empresarial.

f) Acreditación de haber efectuado el pago del canon de gestión referido en la cláusula 21 de este Pliego.

g) Propuestas alternativas, en su caso, para la ubicación de las nuevas estaciones de ITV correspondientes a los lotes adjudicados, en los términos y con la documentación referidos en la cláusula 6.2 de este Pliego.

h) Suscripción del contrato de arrendamiento, en su caso, a que se refiere la cláusula 4.1. de este Pliego.

La no justificación de los requisitos exigidos dentro del plazo referido dará lugar a la resolución del contrato.

17.2 La Conselleria de Empleo, Industria y Comercio podrá, con carácter previo a la formalización del contrato, ampliar la información solicitando al adjudicatario cuanta documentación relacionada con el objeto del presente concurso considere de interés.

Correlativamente facilitará al adjudicatario cuanta información disponible le sea requerida por éste, así como el acceso a las instalaciones de las Estaciones de ITV correspondientes al lote adjudicado.

18. FORMALIZACIÓN DEL CONTRATO

18.1 Concluidas todas las operaciones referidas en la cláusula anterior, la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio levantará acta de inspección por la que se certificará la adecuación de las instalaciones para la prestación del servicio de ITV en las estaciones cedidas a los concesionarios, así como la relación del equipamiento, medios materiales y bienes en ellas existentes.

Realizada el acta de inspección se efectuará, mediante documento administrativo suscrito por el Órgano de Contratación con carácter conjunto a la formalización del contrato de concesión, la puesta a disposición del adjudicatario de las instalaciones de las Estaciones de ITV cedidas por la Generalitat Valenciana, que deberá contar con la conformidad del adjudicatario, siendo la fecha de este documento el inicio de la asunción por el concesionario de las obligaciones contenidas en el artículo 162 de la LCAP y en el Presente Pliego.

18.2 El documento de formalización del contrato para cada uno de los lotes de Estaciones de ITV se otorgará dentro de los treinta días siguientes al recibo de la notificación de adjudicación definitiva y revestirá el carácter de documento administrativo, siempre que se hayan realizado con carácter previo todas las operaciones relacionadas en la cláusula anterior.

18.3 Cuando por causas imputables al adjudicatario no pudiera formalizarse el contrato en el plazo señalado, la Administración acordará la resolución del mismo, previa audiencia del interesado y con incautación de la fianza provisional.

La Generalitat Valenciana podrá proceder, en este supuesto, a considerar de nuevo el resto de las propuestas admitidas por la Mesa de Contratación, adjudicando el contrato al concursante que hubiera presentado la más ventajosa de las restantes o declarar desierto el concurso, con referencia al lote respectivo.

18.4 El documento administrativo deberá contener los requisitos que se expresan en el artículo 216 del RGC y al mismo se unirá el presente Pliego, el Pliego de prescripciones técnicas con sus anexos, los contratos de arrendamiento que, en su caso, se hubiesen suscrito con SEPIVA, el acta de inspección y el documento de puesta a disposición y autorización de la actividad referidos anteriormente.

18.5 No obstante lo señalado anteriormente, el citado documento administrativo podrá sustituirse por escritura notarial, a instancia del adjudicatario, con gastos a su cargo.

19. PLAZO PARA LA ENTRADA EN SERVICIO DE LAS ESTACIONES

19.1 Las estaciones de ITV se mantendrán operativas en todo momento durante la concesión, debiendo compatibilizar la prestación del servicio de ITV en condiciones adecuadas con la realización de cualesquiera obras o reparaciones necesarias o convenientes para la mejor prestación del servicio, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

19.2 Las nuevas estaciones de ITV que deban construirse a costa del concesionario estarán igualmente operativas en el plazo establecido en la cláusula 4.4.1 del Pliego de prescripciones técnicas.

19.3 El concesionario deberá realizar todas aquellas inspecciones comprometidas por el actual prestador del servicio de ITV con carácter previo a la formalización del contrato de concesión.

Aquellas inspecciones realizadas por el concesionario que hubieran sido previamente cobradas del usuario por el anterior prestador del servicio de ITV, le serán reembolsadas por éste previa justificación por parte del concesionario de la efectiva realización de las inspecciones correspondientes.

20. INFORMACIÓN A LA ADMINISTRACIÓN

El concesionario deberá proporcionar a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, en la forma y plazos establecidos en la cláusula 1.1. del Pliego de prescripciones técnicas, y a su cargo, todos aquellos datos e información relacionada con la prestación del servicio de ITV y, especialmente, la que se detalla en dicha cláusula.

21. CÁNONES A SATISFACER POR EL CONCESIONARIO.

21.1 El concesionario deberá satisfacer dos cánones, que serán los siguientes: canon de gestión y canon de servicios auxiliares.

21.2 El canon de gestión constituye una parte fija del importe total que debe satisfacer el concesionario a la Generalitat Valenciana como contraprestación por la concesión del servicio durante el plazo de duración inicialmente previsto (25 años).

El canon de gestión a satisfacer para cada uno de los lotes adjudicados será, como mínimo, el siguiente:

Lote 1	745.322.000 pts.
Lote 2	883.166.000 pts.
Lote 3	1.063.317.000 pts.
Lote 4	1.045.276.000 pts.
Lote 5	999.036.000 pts.

Dichas cantidades serán ofertadas por los distintos licitadores al alza, expresando su cuantía en pesetas, no siendo admitidas posturas inferiores a los importes referidos, que se consideran como mínimos.

El pago del canon de gestión deberá efectuarse con carácter previo a la formalización del contrato de concesión, verificándose el ingreso en una cuenta restringida a favor de la Tesorería de la Generalitat Valenciana.

En el supuesto de producirse sucesivas prórrogas del contrato según lo previsto en la cláusula 7 de este Pliego, el concesionario vendrá obligado a satisfacer a la Generalitat Valenciana, con carácter previo al inicio de cualquiera de las mismas, un importe adicional equivalente a 10/25 partes del finalmente satisfecho por el canon de gestión establecido en los párrafos anteriores, actualizado según la evolución del IGPC (o índice equivalente), oficialmente aprobado y publicado por el organismo competente, tomando el período desde la fecha de formalización del contrato de concesión hasta los tres meses anteriores al inicio de la prórroga correspondiente. En caso de no estar aprobado y/o publicado dicho índice, se aplicaría provisionalmente el último oficialmente aprobado y publicado, sin perjuicio de complementar posteriormente el pago del canon en el plazo de un mes desde que se aprobase y publicase el referido índice.

21.3 El canon de servicios auxiliares ascenderá a trescientas ocho (308) pesetas por cada inspección de cualquier tipo (periódica o no periódica, primera o sucesivas inspecciones por causa de rechazo previo, etc.) realizada por el concesionario, y será actualizado anualmente según IGPC oficialmente aprobado y publicado.

El concesionario satisfará el canon de servicios auxiliares trimestralmente, dentro de los veinte días siguientes a la finalización de cada trimestre natural, ingresándolo en la cuenta bancaria que a tal efecto se le indique.

Inicialmente, el canon de servicios auxiliares deberá ser satisfecho por el concesionario a SEPIVA, en contraprestación por las labores de control, archivo y otros servicios auxiliares, según lo referido en el apartado a) de la cláusula 25.2 de este pliego.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, la Generalitat Valenciana se reserva el derecho de revocar la encomienda efectuada a SEPIVA en cualquier momento. En tal caso, las referidas funciones de control pasarían a ser prestadas y cobradas del concesionario, directamente, por la propia Generalitat Valenciana, o persona o entidad a la que pudiera delegar, encomendar o contratar tales funciones.

22. CONTRAPRESTACIÓN ECONÓMICA POR LA UTILIZACIÓN DE LOS MEDIOS MATERIALES ACTUALMENTE EXISTENTES.

El concesionario satisfará una contraprestación económica a la Generalitat Valenciana o a SEPIVA, según corresponda, como contraprestación por la ocupación y utilización de las estaciones de ITV actualmente existentes que son de su propiedad y/o fueron construidas en su día por la Generalitat Valenciana o SEPIVA, así como por los medios materiales en ellas existentes.

La contraprestación económica que deberá ser satisfecha por el concesionario por la ocupación y utilización de cada una de las estaciones de ITV, así como de los demás medios materiales en ellas existentes actualmente, es la siguiente:

Zona I	Cedente	Miles Pts./año
Estación de Castellón	Generalitat	9.041
	Sepiva	1.667
Estación Villareal	Sepiva	16.318
Estación Vinaroz	Sepiva	9.395
Estación móvil	Sepiva	366
UMA	-	-
Zona II		
Estación Massalfasar	Generalitat	24.327
	Sepiva	4.565
Zona III		
Estación de Ribarroja	Sepiva	12.845
Estación Catarroja	Sepiva	14.048
Estación de Utiel	Sepiva	9.731
Estación móvil	Sepiva	348
UMA	-	-
Zona IV		
Estación de Gandia	Generalitat	10.136
	Sepiva	960
Estación de Onteniente	Sepiva	9.149
Estación de Alzira	Sepiva	11.915
Estación de Alcoy	Sepiva	9.841
Estación móvil	Sepiva	1.024

	Cedente	Miles Pts./año
Zona V		
Estación de Alicante	Generalitat	14.191
	Sepiva	3.197
Estación de Elche	Sepiva	10.587

Las contraprestaciones económicas que, según lo establecido en los párrafos anteriores deban ser satisfechas a la Generalitat Valenciana, serán pagaderas anualmente durante el mes de noviembre de cada año natural, y se verificarán en una cuenta restringida a favor de la Tesorería de la Generalitat Valenciana.

Las contraprestaciones económicas que, según lo establecido en los párrafos anteriores, deban ser satisfechas a SEPIVA, se efectuarán según lo dispuesto en los correspondientes contratos de arrendamiento referidos en la cláusula 4.1. de este Pliego.

23. TARIFAS

23.1 El concesionario tendrá derecho a percibir de los usuarios del servicio los importes que se fijen en las tarifas correspondientes, y que inicialmente serán las aprobadas por Acuerdo de 16 de mayo de 1995 del Gobierno Valenciano, publicadas en el DOGV nº 2516 de 26 de mayo de 1995, así como en el acuerdo de 1 de abril de 1997 del Gobierno Valenciano (publicado en el DOGV nº 2970 de 14 de abril de 1997), por el que se modifican las tarifas de precios relativas a segundas y sucesivas inspecciones, derivadas de los defectos encontrados en la primera inspección, por los servicios de la Inspección Técnica de Vehículos.

Las referidas tarifas son las siguientes:

A) Inspecciones periódicas de vehículos

- Peso máximo autorizado menor o igual a 3.500 kg.	3.060 PTA
- Peso máximo autorizado mayor de 3.500 Kg.	4.009 PTA
- Vehículos de hasta 3 ruedas	1.078 PTA
- Agrícolas (inspección de tractores, remolques, y maquinaria agrícola autopropulsada)	905 PTA
- Pesada de vehículos	310 PTA

B) Inspecciones no periódicas de vehículos

Tipo de vehículo	*Cuantía*
- Peso máximo autorizado menor o igual a 3.500 kg.	3.060 PTA
- Peso máximo autorizado mayor de 3.500 kg	4.009 PTA
- Vehículos de hasta 3 ruedas	1.078 PTA
- Agrícolas (inspección de tractores, remolques, y maquinaria agrícola autopropulsada)	905 PTA

C) Otras inspecciones a realizar,en su caso

Tipo de vehículo		Cuantía
- Inspecciones reglamentarias realizadas fuera de una estación ITV (*)		5.991 PTA
- Verificación de aparatos taxímetros y cuentakilómetros:	Tarifa única	819 PTA
	Tarifa múltiple	1.293 PTA

(*) Esta cantidad se verá incrementada por el importe del tipo de tarifa del vehículo a inspeccionar.

	Cuantía
- Tarifa de vehículos usados de importación	9.009 PTA

D) Las tarifas relativas a segundas y sucesivas inspecciones, derivadas de defectos encontrados en la primera inspección, que se contienen en los apartados A) y B) anteriores, ascenderá a un 75% de la cuantía correspondiente a la primera inspección.

Las citadas tarifas estarán vigentes mientras no sean modificadas o actualizadas por el Gobierno Valenciano.

23.2 Las tarifas aplicables estarán colocadas en lugar visible para el público, en cada una de las Estaciones de ITV.

24. RIESGO Y VENTURA

24.1 El servicio público objeto de la concesión será gestionado a riesgo y ventura del adjudicatario. En consecuencia, la Administración no será responsable de las pérdidas que pudieran derivarse de la explotación, ni de las obligaciones contraídas por el concesionario o de los daños y perjuicios causados por aquél a terceras personas, de los que deberá responder exclusivamente el adjudicatario.

24.2 Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, en el supuesto de que se modifiquen las características de la concesión por razones de interés público y dichas modificaciones afecten al régimen económico financiero establecido entre los concesionarios y la Generalitat Valenciana, ésta deberá compensar a aquéllos para que se restablezca la situación de equilibrio financiero inicialmente prevista.

25.- PRERROGATIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN

25.1 Facultad de modificación del contrato.

De conformidad con los artículos 164 de la L.C.A.P. y 221 del RGC, la Administración podrá modificar por razones de interés público las características del servicio contratado y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios.

Cuando las modificaciones afecten al régimen financiero del contrato, la Administración deberá compensar al contratista de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato.

En el caso de que los acuerdos que dicte la Administración respecto al desarrollo del servicio carezcan de trascendencia económica, el contratista no tendrá derecho a indemnización por razón de los mismos.

25.2 Facultad de dirección y control.

a) La Generalitat Valenciana se reserva las funciones de dirección y control del servicio, pudiendo realizar, directa o indirectamente a través de persona o entidad debidamente habilitada, todas las inspecciones y verificaciones de métodos y tiempos de trabajo y cualquier otra que estime conveniente en orden al adecuado funcionamiento del servicio. Igualmente, podrá exigir del adjudicatario cuanta documentación e información considere necesaria a dichos efectos.

Asimismo, y como resultado de la comprobación del funcionamiento del servicio o del estado de conservación de las obras, instalaciones o equipos, podrá dictar las órdenes que considere oportunas, referidas a la prestación del servicio o a las reparaciones, adaptaciones o reformas en las instalaciones que hayan de realizarse, quedando obligado el concesionario a cumplimentarlas a su costa en los plazos que se le fijen.

A estos efectos, la sociedad pública SEPIVA será la encargada de efectuar inicialmente los servicios de control, archivo y demás actividades auxiliares que se enumeran en la cláusula 2 del Pliego de prescripciones técnicas, con el alcance que allí se recoge.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, la Generalitat Valenciana se reserva el derecho de revocar la encomienda efectuada a SEPIVA en cualquier momento. En tal caso, las referidas funciones de control, archivo y servicios auxiliares pasarían a ser prestadas, directamente, por la propia Generalitat Valenciana o, indirectamente por persona o entidad debidamente habilitada.

Igualmente, la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, a fin de procurar la más adecuada prestación del servicio, podrá establecer ritmos de

inspección, especialmente en función del grado de evolución tecnológica dentro del campo de los equipos de medición y/o por variación en las condiciones o modalidades de inspección a desarrollar por el concesionario según lo dispuesto en la normativa vigente.

b) El resultado de cada una de las visitas efectuadas a las estaciones de ITV por personal de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio o de SEPIVA será documentado por escrito en un acta, que deberá ser suscrita por un representante de la empresa concesionaria.

Si como resultado de las referidas visitas se detectara cualquier tipo de deficiencia tanto en las instalaciones y demás bienes de la estación de ITV como en la prestación del propio servicio por parte del concesionario, el personal de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio o de SEPIVA deberá hacerlo constar en el acta, proponiendo aquellas medidas que se entiendan necesarias para hacer desaparecer las deficiencias detectadas.

El acta se remitirá a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, que resolverá sobre las medidas a adoptar por parte del concesionario y plazos de que disponga para llevarlas a cabo.

25.3 Facultad sancionadora, de conformidad con lo establecido en la cláusula 34 de este Pliego.

25.4 Otras prerrogativas.

Se reserva también la Administración la facultad de interpretar y resolver las dudas que ofrezca el cumplimiento del contrato, así como suspenderlo y acordar su resolución con sujeción a los requisitos y efectos señalados en la L.C.A.P. y en el RGC, de forma unilateral.

26. INTERVENCIÓN DEL SERVICIO.

Si del incumplimiento por parte del contratista se derivase perturbación grave y no reparable por otros medios en el servicio público y la Administración no decidiese la resolución del contrato, podrá acordar la intervención del mismo hasta que aquélla desaparezca. En todo caso, el contratista deberá abonar a la Administración los daños y perjuicios que efectivamente le haya irrogado, en los términos establecidos en los artículos 167 de la L.C.A.P. y 226 y 227 del RGC.

El mismo acuerdo podrá adoptarse cuando se haya iniciado expediente para declarar la resolución del contrato por incumplimiento del concesionario, para el período que dure la tramitación del mismo, siendo de aplicación los criterios señalados anteriormente.

27. OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CONCESIONARIO.

27.1 El concesionario vendrá obligado al cumplimiento de las obligaciones establecidas con carácter general en el artículo 162 de la L.C.A.P. y concordantes de la reglamentación aplicable, y en especial, y además de las que se recogen con carácter específico en las distintas cláusulas de este Pliego, a:

a) Conservar las Estaciones de ITV, con sus accesos, señalizaciones y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización y limpieza.

b) Prestar el servicio, a partir de la formalización del contrato, de conformidad con las condiciones técnicas de la explotación fijadas en el presente Pliego y en el Pliego de prescripciones técnicas, con la continuidad convenida y en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen peligrosidad, molestias, incomodidades, o inconvenientes, para los usuarios.

c) Prestar el servicio con regularidad, salvo que concurran circunstancias excepcionales debidas a casos fortuitos o fuerza mayor que lo impidan, que deberá el concesionario comunicar a la mayor brevedad a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, adoptando las medidas de emergencia que la misma le imponga para lograr la reanudación inmediata del servicio; todo ello sin derecho a indemnización.

d) Conservar las obras e instalaciones en perfecto estado de utilización, realizando a su cargo las reparaciones y sustituciones necesarias. En lo que respecta al equipo técnico estará obligado a mantenerlo, de manera que la precisión de los aparatos se encuentre siempre en óptimas condiciones para su uso; a tal fin se realizarán las calibraciones precisas.

e) Subrogarse en la relación jurídica que liga a SEPIVA como actual gestor del servicio de ITV en las estaciones objeto de la presente concesión con el personal laboral actualmente afecto a las mismas y asumirlo como personal propio. A todo el citado personal deberá garantizársele su actual categoría profesional, remuneración, antigüedad y puesto de trabajo; todo ello de acuerdo con lo expresado en el anexo II.

f) Poner en funcionamiento las nuevas Estaciones de ITV previstas para cada lote según lo establecido en la cláusula 6 de este Pliego, y dentro de los plazos establecidos en la cláusula 4.4 del Pliego de Prescripciones Técnicas, salvo prórroga concedida por la Administración, y de acuerdo con el anteproyecto aportado en su propuesta, y la propuesta de ubicación aceptada o designada por la Administración.

g) Abonar los cánones referidos en la cláusula 21 en los plazos establecidos, así como la contraprestación económica por la ocupación y utilización de las estaciones de ITV actualmente existentes y demás bienes materiales contenidos en las mismas, según lo dispuesto en la cláusula 22 de este Pliego.

El retraso en los citados pagos, dará lugar al devengo de intereses de demora y a su exigencia por vía de apremio, sin perjuicio de constituir una causa de resolución del contrato.

h) Satisfacer las demandas de inspección existentes, de manera que el servicio se preste dentro del plazo y forma y con las condiciones de calidad establecidas en el presente Pliego y en el Pliego de prescripciones técnicas, o que se establezcan legal o reglamentariamente.

i) En general, observar rigurosamente las cláusulas del contrato, las modificaciones que introduzca en él la Administración en uso de su "ius variandi" y las órdenes que emanen de la misma en relación con el servicio, sin derecho a compensación económica en todos los supuestos en que no se altere el equilibrio financiero de la concesión. Igualmente, viene obligado a observar rigurosamente la legislación reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos y al cumplimiento de sus obligaciones empresariales en materia fiscal, y en materia laboral en relación con el personal al servicio de las instalaciones; siendo de cuenta del concesionario la consecución y pago de cuantas autorizaciones y licencias resulten necesarias para la prestación del servicio concedido, así como de cuantas exacciones puedan recaer sobre tal actividad.

j) A suscribir con SEPIVA los contratos de arrendamiento referidos en la cláusula 4.1. de este Pliego, respecto a las estaciones de ITV actualmente existentes en Ribarroja, Catarroja, Utiel, Onteniente, Alzira, Alcoy, Elche,

Villarreal y Vinaroz. Se adjunta copia de dichos contratos en el Anexo IV de este Pliego.

k) A permitir que el personal inspector de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio y de SEPIVA (o entidad a la que en el futuro pudieran encomendarse, delegarse o contratarse las funciones actualmente prestadas por SEPIVA), a fin de desempeñar las funciones señaladas en la cláusula 25.2 de este Pliego, acceda en cualquier momento sin necesidad de preaviso, dentro del horario comercial de las estaciones de ITV y acompañado por algún representante de la empresa concesionaria si así lo solicitase, a cuantas dependencias del servicio de ITV existieran en las estaciones, así como a cualquier documentación relacionada con la prestación del servicio de ITV legalmente establecida que estime oportuna.

l) A subrogarse en la posición contractual que actualmente ostenta SEPIVA en los contratos que se relacionan en el Anexo III, relativos a diversos servicios necesarios para la explotación de las estaciones de ITV actualmente existentes.

m) Efectuar una auditoría financiera anual, con independencia de que la empresa adjudicataria esté o no obligada a ello según lo establecido en la normativa mercantil aplicable.

n) Concertar y mantener vigentes las pólizas de seguro que se refieren en los apartados b) y c) de la cláusula 17.1 de este Pliego.

ñ) Respetar por parte del concesionario, sus socios, directivos, administradores y empleados, así como, en su caso, sus respectivos parientes y familiares, el régimen de incompatibilidades establecido en la normativa vigente.

o) Mantener durante la vigencia de la concesión, como mínimo, el patrimonio ofertado en la propuesta de licitación, y en su caso el importe ofertado como fondo de operaciones en las uniones temporales de empresas.

27.2 El adjudicatario tendrá derecho a:

a) Cobrar a los usuarios las tarifas aprobadas por la utilización del servicio, según lo establecido en la cláusula 23 de este Pliego.

b) A dictar las instrucciones precisas para el buen orden del servicio, previa autorización de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, y sin perjuicio de las facultades de dirección y control de la Administración y SEPIVA.

c) A subcontratar con terceras personas la gestión de prestaciones accesorias, quedando aquéllas obligadas frente al empresario principal. En todo caso, la Administración deberá autorizar dichas subcontrataciones.

d) Los demás que resulten del presente Pliego.

28. CAUSAS DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO

28.1 El contrato se extinguirá por el transcurso del plazo por el que se otorga la concesión o el de sus ulteriores prórrogas, en su caso, o por resolución.

28.2 Serán causas de resolución del contrato, además de las señaladas en los artículos 112 y 168 de la L.C.A.P., las siguientes:

a) La destrucción total o parcial de las instalaciones.

b) El abandono del concesionario.

c) La renuncia expresa de éste formulada por escrito y aceptada por la Administración.

d) El incumplimiento de las condiciones esenciales del contrato.

e) El incumplimiento por parte del concesionario de lo dispuesto en este Pliego, en el Pliego de prescripciones técnicas, en el contenido de su oferta presentada en la licitación, o en la normativa aplicable al servicio objeto de la concesión, siempre que del mismo se derive perjuicio grave para el servicio.

En todo caso, serán causas específicas determinantes de la resolución por incumplimiento del concesionario, la no iniciación de la explotación durante el plazo fijado en el contrato, tanto con referencia a las estaciones de ITV en funcionamiento, como en relación con las de nueva construcción previstas en el presente pliego, así como la interrupción del servicio por causas no justificadas.

f) La desaparición de la obligatoriedad de la inspección técnica de los vehículos acaecida por la aplicación de disposiciones normativas emanadas de la Administración competente.

28.3 Se consideran condiciones esenciales del contrato, cuyo incumplimiento llevaría aparejada la resolución del mismo:

a) La explotación del servicio por el propio adjudicatario.

b) El pago, dentro de los plazos establecidos al efecto, de los cánones fijados para la concesión en la estipulación 21 de este Pliego y de la contraprestación económica por la utilización de los medios materiales referida en la cláusula 22.

c) La aplicación de las tarifas oficialmente aprobadas.

d) El cumplimiento de las normas técnicas y de seguridad relativas a la realización de las inspecciones contenidas en el ordenamiento jurídico.

e) La ampliación y mejora de las estaciones de ITV actualmente existentes, y la construcción y puesta en funcionamiento de las nuevas estaciones de ITV, previa su adquisición en los plazos y condiciones referidos en la cláusula 6.2., todo ello en los términos previstos en este Pliego y en el Pliego de prescripciones técnicas.

f) Cumplimiento del régimen de incompatibilidades establecido en la normativa vigente.

g) El cumplimiento por parte del concesionario de cualesquiera obligaciones tributarias o de Seguridad Social, durante la vigencia de la concesión.

h) El mantenimiento, como mínimo, del patrimonio del licitador según lo indicado en su proposición.

28.4 La resolución del contrato sin mediar incumplimiento del concesionario, producirá los efectos previstos en el artículo 170 de la LCAP.

Si la resolución contractual tuviera por origen el incumplimiento del concesionario, la Administración incautará la fianza definitiva, debiendo el concesionario indemnizar los daños y perjuicios ocasionados en la cuantía que exceda del importe de la garantía incautada, y sin que tenga derecho el concesionario a la devolución total o parcial de los importes satisfechos con anterioridad en concepto de canon de gestión y/o canon de servicios auxiliares..

29. EFECTOS DE LA REVERSIÓN DEL SERVICIO POR CUMPLIMIENTO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN

29.1 A la terminación del contrato, los terrenos, las obras y los bienes utilizados para la explotación del servicio, que se ceden por la Administración, así como aquéllos que aporte el concesionario por la construcción y equipamiento de las nuevas estaciones de ITV, o por reparaciones, modificaciones, ampliaciones,

sustituciones o adaptaciones de estas o de las estaciones actualmente existentes cedidas por la Administración, revertirán a la Administración en estado de buen uso para el fin al que han estado destinados.

En tal caso, la Administración abonará al contratista el precio de las obras e instalaciones que, ejecutadas por éste, hayan de pasar a propiedad de aquélla, teniendo en cuenta su estado, de conformidad con el plan de amortización correspondiente.

La indemnización referida en el párrafo anterior sólo se aplicará respecto a aquellos medios materiales que el concesionario hubiera adquirido con el expreso consentimiento de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, previa la presentación del correspondiente proyecto técnico y de conformidad con el plan de amortización que necesariamente se incluya en el mismo.

La indemnización prevista en los párrafos anteriores sólo será aplicable en los supuestos de reversión del servicio por cumplimiento íntegro del plazo de la concesión o de cualquiera de las prórrogas que tuvieran lugar de conformidad con lo previsto en la cláusula 7 de este Pliego.

29.2 Aquellos bienes inmuebles sobre los que se ubican estaciones de ITV actualmente existentes que no sean propiedad de la Administración, serán devueltos al cedente, de conformidad con lo establecido en los contratos de arrendamiento que faculten al concesionario para la utilización de los mismos .

30. EFECTOS DEL RESCATE DE LA CONCESIÓN.

Si antes del término de la concesión la Generalitat Valenciana estimara conveniente para el interés general gestionar el servicio directamente, podrá acordar unilateralmente su rescate, lo que supondrá la reversión del servicio, teniendo derecho el concesionario, en este caso, a la siguiente indemnización:

a) El valor no amortizado en la fecha de rescate de las instalaciones y equipos adscritos a las estaciones ITV que hubieran sido adquiridos por el concesionario, teniendo en cuenta el plan de amortizaciones.

b) Los beneficios futuros que deje de percibir, vistos los resultados de explotación del último quinquenio. Para determinar esta indemnización se tendrán en cuenta los beneficios líquidos obtenidos por el concesionario en los últimos cinco años de la explotación del servicio, de acuerdo con las declaraciones presentadas a la Hacienda Pública, calculándose sobre esta base los beneficios probables durante el número de años que resten hasta el final de la concesión, abonándose al concesionario el importe de las

anualidades que resulten. El mismo cálculo se aplicará si estuviese en vigor alguna prórroga, hasta su término.

En el supuesto de que no existan beneficios de explotación o de que el período durante el cual se ha disfrutado sea inferior a cinco años, la indemnización por la privación del disfrute se determinará por procedimiento análogo al seguido por la Ley de Expropiación Forzosa.

31. EFECTOS DE LA SUPRESIÓN DEL SERVICIO.

Si, con antelación a la terminación del contrato, la Administración acordara suprimir el servicio, se producirán los mismos efectos señalados para el rescate de la concesión.

32. EFECTOS DE LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO POR MUTUO ACUERDO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN Y EL CONCESIONARIO.

La extinción por mutuo acuerdo entre la Generalitat Valenciana y el concesionario, se sujetará a las condiciones del convenio que para tal supuesto se suscriba entre ambas partes.

Asimismo, la muerte del contratista individual dará lugar a la resolución del contrato, salvo que los herederos ofrezcan continuar la concesión bajo las condiciones estipuladas por aquél y la Administración acepte dicho ofrecimiento. La resolución del contrato por esta causa tendrá los efectos del artículo 163 del RGC.

33. CESIÓN.

La cesión del contrato sólo podrá tener lugar previo cumplimiento de los requisitos exigidos con carácter general por el artículo 115 de la L.C.A.P. y los particulares establecidos a continuación:

a) La cesión habrá de ser total, no admitiéndose por parte de la Generalitat Valenciana cesiones parciales de derecnos del concesionario.

b) Sólo podrá hacerse a favor de persona física o jurídica que reúna los requisitos establecidos en el presente Pliego, que deberá probar documentalmente, con carácter previo y en la forma legalmente establecida.

c) El cesionario quedará subrogado en todos los derechos y deberes del cedente, asumiendo, además, aquellas otras obligaciones que la Administración pueda establecer como condicionantes de la autorización de cesión.

d) El cedente deberá haber realizado la explotación durante el plazo mínimo de 5 años.

e) La cesión no surtirá efectos en tanto no se formalice en escritura pública.

34. RÉGIMEN SANCIONADOR.

34.1 En caso de incumplimiento de la normativa aplicable para la prestación del servicio objeto de la concesión, de las condiciones establecidas en el presente Pliego y en el Pliego de prescripciones técnicas, de los términos contenidos en la oferta del adjudicatario, o de las ordenes dictadas por la Administración en relación con la adecuada prestación del servicio, que no dé lugar a la resolución del contrato, la Generalitat Valenciana podrá sancionar al concesionario, mediante la incoación del correspondiente expediente, de conformidad con la normativa vigente en materia de procedimiento administrativo sancionador y con arreglo al sistema que se establece en esta cláusula.

34.2 Se considera infracción toda acción u omisión del concesionario que suponga contravención de lo establecido en la legislación que afecte al objeto y contenido de la concesión o incumplimiento de las obligaciones impuestas en este Pliego o en el Pliego de prescripciones técnicas, de los términos contenidos en la oferta del adjudicatario o de las órdenes dictadas por la Administración en relación con la adecuada prestación del servicio, y demás legislación que resulte aplicable.

Las infracciones se calificarán de leves o graves, según las circunstancias concurrentes y, específicamente, atendiendo al menor o mayor perjuicio que con ellas se cause al funcionamiento del servicio o al público en general. En particular, se aplicarán las reglas que se exponen a continuación en este apartado.

Se considerarán infracciones graves las siguientes:

a) La desobediencia de las órdenes emanadas de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio relativas al objeto de la concesión, y a la adecuada prestación del servicio.

b) La falsedad en la información y/o documentación facilitada a la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio, a SEPIVA o persona o entidad que le sustituyera en el ejercicio de las funciones encomendadas a la misma y, asimismo, la negativa a facilitar el acceso a las instalaciones y/o documentación del adjudicatario, de conformidad con lo establecido en este Pliego y en el Pliego de prescripciones técnicas.

c) La comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves.

d) El incumplimiento de la obligación de mantenimiento y conservación de los medios materiales utilizados para la prestación del servicio.

e) El incumplimiento de las disposiciones reguladoras del servicio, cuando produzcan anomalías significativas en la prestación del mismo o en las instalaciones adscritas al mismo.

f) La inobservancia de lo establecido en el pliego de prescripciones técnicas en cuanto al Libro de Reclamaciones a disposición del público.

g) La falta de contratación y/o mantenimiento de la vigencia de las pólizas de seguros a que se refiere este pliego.

h) En general, el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que se establecen para el concesionario en la cláusula 27 de este Pliego, cuando no impliquen la facultad de resolver el contrato.

Se considerarán infracciones leves todas las demás faltas no calificadas como graves y que supongan incumplimiento de las condiciones estipuladas en el presente pliego, en el Pliego de prescripciones técnicas, en la oferta presentada por el concesionario en la licitación, o de las que se establezcan como tales en la legislación aplicable.

34.3 Cuando la infracción cometida trascienda el ilícito administrativo y revista los caracteres de delito o falta, la Administración pondrá los hechos en conocimiento del Ministerio Fiscal.

34.4 Los incumplimientos del concesionario serán corregidos con multas de la siguiente cuantía:

a) Las faltas leves, desde 50.000 ptas hasta 500.000 ptas.

b) Las faltas graves, desde 1.000.000 ptas hasta 10.000.000 ptas..

La facultad sancionadora, en el caso de las faltas leves, corresponderá al Director General de Industria y, en el caso de las graves, al Conseller de Empleo, Industria y Comercio.

El expediente a que se refiere la presente cláusula podrá iniciarse de oficio o a instancia de cualquier usuario, correspondiendo en todo caso su tramitación a la Dirección General de Industria.

35. LIQUIDACIÓN DE IMPUESTOS Y OBTENCIÓN DE PERMISOS Y LICENCIAS.

35.1 Dentro del plazo de treinta (30) días, contados desde el siguiente a la fecha del documento de formalización del contrato que otorgue la concesión, el adjudicatario queda obligado a presentar dicho título en la Oficina Liquidadora correspondiente, a efectos de satisfacer, si procede, el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, conforme a la legislación vigente. Asimismo, el concesionario deberá liquidar de conformidad con lo establecido en la legislación fiscal vigente, cualesquiera otros tributos que resulten de aplicación, tanto por la obtención de la concesión como por el desarrollo de la actividad empresarial objeto de la concesión.

35.2 Serán de cuenta del concesionario la obtención y pago de cuantos permisos, autorizaciones o licencias sean necesarias para la prestación del servicio concedido, incluso de los relativos a las estaciones de ITV actualmente existentes, así como de cuantos impuestos, tasas, arbitrios o plusvalías puedan recaer sobre tales actividades.

36. RECURSOS Y JURISDICCIÓN COMPETENTE

Los acuerdos que dicte la Administración en el eventual ejercicio de las referidas prerrogativas serán inmediatamente ejecutivos. Contra dichos acuerdos podrán interponerse los recursos administrativos que procedan, de conformidad con la normativa vigente. El recurso Contencioso-Administrativo habrá de interponerse

conforme de la Ley Reguladora de esta Jurisdicción, ante el órgano Jurisdiccional competente en virtud de lo dispuesto en la Ley Orgánica 6/1985 de 1 Julio del Poder Judicial.

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OCUPACIO, INDUSTRIA I COMERÇ

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

PARA LA CONTRATACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PÚBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PÚBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA.

1. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN DEL CONCESIONARIO.

1.1 El concesionario deberá informar de su gestión a Sepiva o a Generalitat Valenciana, o a la persona o entidad a la que ésta pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la cláusula 2 de este pliego, en la forma que ésta establezca, tanto de las inspecciones realizadas como de sus resultados. El concesionario asumirá la obligación de informatizar la gestión del servicio, de modo que pueda ofrecer convenientemente las necesidades de información que establezca la Generalitat Valenciana. El concesionario deberá facilitar en el plazo máximo de 5 días cualquier información adicional sobre el servicio que le sea requerida por Sepiva ó Generalitat Valenciana o a la persona o entidad a la que ésta pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la cláusula 2 de este pliego. La información mínima que debe estar a disposición de tales éntidades será la siguiente:

- Listados y estadísticas de las inspecciones realizadas.
- Libro de firmas autorizadas y sellos, donde se recogerán los nombres y firmas autorizadas del personal con capacidad para certificar las inspecciones, así como los sellos y las tintas para poder extender dichas firmas.
- Plazo de inspección: para aquellos concesionarios que dispongan del servicio de cita previa.
- Expedientes de todas las inspecciones realizadas.
- Información sobre cualquier cambio o modificación de las estaciones o de su funcionamiento.
- Información sobre la plantilla.
- Certificados de los controles de calibración.
- Libro de reclamaciones.
- Libro de incidencias.

- Cualquiera otra información que Generalitat Valenciana o Sepiva considere necesaria en el cumplimiento de sus funciones relativas al servicio de ITV.

1.2 El concesionario deberá cumplir en todo momento con todas aquellas obligaciones de información que se deriven de lo dispuesto en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas.

2. FUNCIONES DE SEPIVA.

En relación con el servicio de ITV, Sepiva realizará las siguientes funciones, sin perjuicio de que en el futuro la Generalitat Valenciana decida ejercerlas directamente por sus propios medios, o mediante otras personas, entidades u organismos a los que pudiera delegar, encomendar o contratar la realización de los mismos.

2.1 Archivo:

Sepiva o quien Generalitat Valenciana determine, sin perjuicio de las competencias que Generalitat Valenciana tenga asumidas y resulten indelegables en esta materia, se encargará del mantenimiento del archivo oficial de todos los vehículos matriculados en cada provincia de la Comunidad Valenciana. En éste se archivará el acta de matriculación, el historial que recoja las incidencias de los vehículos durante su vida (tales como reformas, duplicados, etc), mediante copia de las fichas técnicas correspondientes en modelo oficial, y la baja de los citados vehículos. Dicho archivo está microfilmado desde 1988.

2.2 Control:

Sepiva o quien la Generalitat Valenciana delegue se encargará de controlar el funcionamiento del servicio y las eventuales obras que desarrollen los concesionarios en todos sus aspectos. Para ello, podrá realizar las pruebas que considere pertinentes y solicitar del concesionario cuanta información considere necesaria. Esta función de control se refiere especialmente a:

- Métodos de inspección.
- Estado de las instalaciones.
- Cumplimiento de los ritmos de inspección.
- Volumen de rechazos.
- Número de líneas en servicio.
- Revisión de expedientes.
- Aplicación de tarifas.

- Auditoria del sistema informático del concesionario.
- Verificación del cumplimiento de las características específicas de la concesión establecidas en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Cualesquiera otras medidas de control que Sepiva o Generalitat Valenciana, o a la persona o entidad a la que ésta pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la cláusula 2 de este pliego, considere adecuadas en cada momento para asegurar la correcta prestación del servicio de ITV y el cumplimiento del contrato de concesión.

2.3 Asesoramiento y centralización del funcionamiento de las empresas concesionarias.

A estos efectos, se creará un Comité que supervisará el funcionamiento del servicio de ITV en la Comunidad Valenciana, del que formarán parte Sepiva o la persona o entidad a la que Generalitat Valenciana pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la cláusula 2 de este pliego, y todos los concesionarios.

2.4 Asesoramiento e información a la Consellería de Empleo, Industria y Comercio.

En todos aspectos que le puedan ser requeridos por ésta, en relación a su actividad respecto al servicio de ITV.

3. ZONAS OBJETO DE CONCESIÓN.

Las zonas identificadas objeto de concesión, se han obtenido por agrupación de municipios cuyo detalle es el siguiente:

ZONAS OBJETO DE CONCESIÓN	AGRUPACIÓN
ZONA 1 CASTELLÓN	Vinaroz Castellón-Villareal Castellón interior Sagunto
ZONA 2 VALENCIA NORTE	Horta Nord Valencia
ZONA 3 VALENCIA OESTE	Buñol Horta Oest Horta Sud Lliria Serranos Utiel Valencia
ZONA 4 VALENCIA SUR	Alzira Cofrentes Canal de Navarrés Gandia Onteniente Jativa Denia Alcoy
ZONA 5 ALICANTE	Alicante Elche Benidorm

En el Anexo I se detallan los municipios incluidos en cada agrupación. En relación a los vehículos imputables a las Zonas 2 y 3, se ha considerado que Valencia Capital se divide en dos partes, considerando la delimitación geográfica entre estas zonas el cauce viejo del río Turia.

4. MEDIOS MATERIALES.

4.1 Inmuebles, instalaciones y bienes a arrendar al concesionario.

Durante el periodo de vigencia de la concesión se cederán a los concesionarios para su uso, los inmuebles, instalaciones y bienes propiedad de Generalitat Valenciana y Sepiva que en la actualidad están afectos al servicio de ITV.

A continuación se presenta la valoración de los activos a ceder por zonas:

ZONAS OBJETO DE CONCESION/ ESTACION	Antigue-dad de la Estación (Años)	LINEAS ACTUALES	
		LIGEROS	PESADOS
ZONA 1 CASTELLON			
Castellón	>7	2	1
Villarreal	5	2	1
Vinaroz	3	1	1
Estación móvil	>7	1	-
Unidad móvil agrícola (UMA)	-	1	-
		7	3
ZONA 2 VALENCIA NORTE			
Massalfassar	>7	9	3
ZONA 3 VALENCIA OESTE			
Ribarroja	6	4	1
Catarroja	1	3	1
Utiel	5	1	1
Estación móvil	>7	1	-
Unidad móvil agrícola (UMA)		1	-
		10	3
ZONA 4 VALENCIA SUR			
Alcoy	5	1	1
Gandia	>7	3	2
Onteniente	5	1	1
Alzira	1	1	1
Estación móvil	>7	1	-
		7	5
ZONA 5 ALICANTE			
Alicante	>7	5	2
Elche	2	2	1
		7	3

Todas las estaciones a ceder el uso contarán con los elementos mínimos que se detallan en el apartado 4.2.1 del presente pliego, en adecuadas condiciones de uso.

4.2 Dotación de medios materiales.

4.2.1 Dotación mínima de medios materiales por estación.

Todas las estaciones afectas al servicio ITV, considerando el tipo de líneas previstas en cada una de ellas, estarán dotadas como mínimo de los siguientes medios:

	MEDIOS MINIMOS
• POR CADA ESTACION:	• Derecho al uso del terreno y construcción en que se ubica la estación, para aquellas cedidas por Generalitat Valenciana y Sepiva, y propiedad del terreno y la construcción para las construidas por el concesionario. • Regloscopios suficientes • Analizadores de gases suficientes, según normativa en vigor • Analizador de opacidad de humos, según normativa en vigor • Equipo capaz de comprobar la frenada en vehículos de dos ruedas • Sonómetro • Báscula de peso por ejes
POR CADA LINEA DE LIGEROS:	• Alineadora al paso • Banco de suspensión • Frenómetro • Foso o elevador con detector de holguras
• POR CADA LINEA DE PESADOS:	• Alineadora al paso • Frenometro • Foso con detector de holguras

4.2.2 Medios materiales adicionales.

Adicionalmente a los medios materiales mínimos descritos en el apartado 4.2.1 anterior, todas las estaciones deberán estar dotadas con los siguientes medios:

- Carteles identificadores o señalizadores de la estación conforme a las características que establezca la Generalitat Valenciana. Debe cuidarse la señalización tanto interior como exterior, de tal forma que se asegure la pronta identificación de los accesos y de todos los servicios interiores, y se facilite la circulación interior y las instalaciones necesarias en caso de emergencia.
- Equipo informático compatible con el utilizado por Sepiva o Generalitat Valenciana, o quien ésta delegue, en la actualidad o en el futuro, de forma que sea posible la interconexión e intercambio de información entre ambos sistemas.
- Equipamientos de archivos necesarios.
- Cada zona deberá disponer de un banco de medición de carrocerías como mínimo.

Si por las características particulares de la estación el concesionario considerase necesario dotaciones de medios materiales que difieran de lo indicado en este apartado y en el apartado 4.2.1 anterior, podrá proponerse las modificaciones pertinentes debidamente motivadas, para su autorización por la Generalitat Valenciana, si procede.

Generalitat Valenciana podrá modificar la dotación de medios materiales descritas en este apartado y en el 4.2.1 anterior, cuando por razones técnicas del servicio lo considere conveniente, estando obligado el concesionario a adecuar las instalaciones a las nuevas exigencias a su cargo, dentro de los plazos que se establezcan a tal efecto por Generalitat Valenciana.

Todos los aparatos y equipos que se empleen en la inspección técnica de vehículos deberán corresponder a tipos homologados por el Ministerio de Industria y Energía, o en su caso, haber superado el Control Metrológico que le sea de aplicación. En aquellos casos que los aparatos y equipos no pudieran adquirirse con la mencionada certificación de homologación, deberán aportarse las oportunas certificaciones de las pruebas a que hayan sido sometidos por laboratorios oficiales, tanto de carácter nacional, como de países miembros de la Comunidad Europea.

Para mantener una línea en servicio será necesario disponer como equipamiento mínimo y en condiciones de buen funcionamiento la siguiente maquinaria:

- Línea de ligeros: frenómetro y detector de holgura.
- Línea de pesados: frenómetro y detector de holgura.

Cuando no se pueda disponer de dicho equipamiento mínimo, la línea quedará fuera de servicio.

4.3 Inversiones a realizar en las estaciones actuales.

La oferta presentada por los licitadores deberá incluir el anteproyecto de adecuación de las estaciones actuales que serán cedidas a los concesionarios, y relacionadas en el apartado 4.1 anterior, con expresión de las obras e instalaciones que proponen realizar para su perfecto funcionamiento, así como las adecuaciones que se llevarán a cabo respecto a la reparación o sustitución de los equipos relacionados en este proyecto.

En cualquier caso, las obras mínimas que obligatoriamente deberán realizar los concesionarios en las estaciones actuales serán las siguientes:

Estación	Inversiones mínimas a realizar por el concesionario en las estaciones actuales	Coste Estimado (Miles de Pesetas)
ZONA 1		13.850
Castellón	• Aseos públicos	
	• Báscula	
	• Opacímetro	
Vinaroz	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas holguras de pesados hidraulicas	
Villarreal	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas holguras de pesados hidraulicas	
Móvil	• Analizador 4 gases	
ZONA 2		28.050
Massalfassar	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• 4 frenómetros ligeros	
	• 8 bancos de suspensión	
ZONA 3		11.100
Ribarroja	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas holguras de pesados hidraulicas	
Utiel	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas holguras de pesados hidraulicas	
Catarroja	• Opacímetro	
Móvil	• Analizador 4 gases	

Estación	**Inversiones mínimas a realizar por el concesionario en las estaciones actuales** (CONTINUACION)	Coste Estimado (Miles de Pesetas)
ZONA 4		23.350
Alcira	• Opacímetro	
Gandía	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas holguras de pesados hidraulicas	
	• Placas holguras de ligeros hidraulicas	
	• Caseta entrada	
	• Bancos de suspensión	
Alcoy	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas de holguras de pesados hidraulicas	
Onteniente	• Báscula	
	• Opacímetro	
	• Placas de holguras de pesados hidraulicas	
Móvil	• Analizador 4 gases	
ZONA 5		12.050
Elche	• Báscula.	
	• Opacímetro	
	• Regloscopios	
	• Placas de holguras de pesados hidraulicas	
Alicante	• Báscula.	
	• Opacímetro	
	• Regloscopios	

4.4 Nuevas estaciones de ITV.

4.4.1 Nuevas estaciones a construir por el concesionario al inicio de la concesión.

El concesionario de cada una de las zonas objeto de la presente concesión, deberá construir a su cargo una nueva estación en cada uno de los municipios que se indican a continuación, debiendo instalar, como mínimo el número de líneas de servicio que se señala para cada una de las futuras estaciones:

ZONAS OBJETO DE CONCESION/ ESTACION	NUEVAS LINEAS A CONSTRUIR		VALOR DE LA INVERSION ESTIMADA (Miles de Pesetas)
	LIGEROS	PESADOS	
ZONA 1 CASTELLON	-	-	-
ZONA 2 VALENCIA NORTE			92.915
Valencia capital	2	-	
ZONA 3 VALENCIA OESTE			194.130
Valencia capital	2	-	
Liria	2	1	
	4	1	
ZONA 4 VALENCIA SUR			202.430
Játiva	2	1	
Denia	2	1	
	4	2	
ZONA 5 ALICANTE			101.215
Benidorm	2	1	

La construcción de las citadas ITV se efectuará de acuerdo con el Anteproyecto Técnico ofertado por el adjudicatario. Será necesario en cualquier caso, la previa autorización del proyecto definitivo, así como de su puesta en servicio, por parte de Generalitat Valenciana. El proyecto de ejecución deberá estar en concordancia con el anteproyecto presentado en la licitación.

Las nuevas estaciones entrarán en funcionamiento en el plazo de 12 meses desde la fecha de firma del contrato de concesión, salvo prórroga concedida por Generalitat Valenciana por motivos fundados, y de acuerdo con el anteproyecto y propuesta de ubicación aportados en la propuesta del concesionario. En el caso de la estación de Liria, el plazo de entrada en funcionamiento puede alargarse hasta 36 meses desde la fecha de firma del contrato de concesión, salvo que el concesionario considere conveniente adelantar dicha fecha, circunstancia que hará constar expresamente en el anteproyecto.

4.4.2 Nuevas líneas y nuevas estaciones a construir durante la concesión.

Por necesidades del servicio, en el futuro es posible que durante el plazo de la concesión sea necesario la apertura de nuevas estaciones o nuevas líneas en las estaciones existentes en el momento de la concesión y en las comprometidas por el concesionario para llevar a cabo antes de un año desde la fecha de la firma del contrato de concesión. En estos casos, Generalitat Valenciana establecerá la obligatoriedad de llevar a cabo la inversión, estando obligado el concesionario a cumplir las exigencias establecidas.

En cualquier caso, tanto las ampliaciones de las estaciones existentes como las instalaciones de las nuevas requerirán la previa autorización por parte de Generalitat Valenciana a la correspondiente entidad concesionaria, así como la aprobación de su proyecto de ejecución.

En todo lo referido a la construcción de las nuevas estaciones, se atenderá a las normas de carácter general establecidas en el apartado 6 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, o a las normas específicas que establezca Generalitat Valenciana en su caso.

5. ESTACIONES MOVILES Y UNIDADES MÓVILES AGRÍCOLAS.

La distribución de las estaciones móviles y unidades móviles agrícolas existentes en la actualidad entre las distintas zonas es la siguiente:

ZONAS OBJETO DE CONCESION/ ESTACION	ESTACIONES MOVILES EXISTENTES (Sólo ligeros)	UNIDADES MÓVILES AGRÍCOLAS EXISTENTES (Sólo ligeros)
ZONA 1 CASTELLON		
Estación móvil	1	-
Unidad Móvil Agrícola	-	1
	1	1
ZONA 2 VALENCIA NORTE	-	-
ZONA 3 VALENCIA OESTE		
Estación móvil	1	-
Unidad Móvil Agrícola	-	1
	1	1
ZONA 4 VALENCIA SUR		
Estación móvil	1	-
	1	-
ZONA 5 ALICANTE	-	-

Los concesionarios donde estén asignadas estas estaciones móviles y unidades móviles agrícolas deberán mantenerlas en todo momento en perfecto estado de funcionamiento.

Todos los concesionarios deberán disponer al menos de una UMA, que deberán estar operativas y en funcionamiento en el plazo máximo de 6 meses desde la firma del contrato de concesión.

En lo referente a la dotación de medios materiales de las estaciones móviles se estará a lo establecido en el apartado 4.2.1 del presente Pliego, de forma análoga al resto de líneas de las estaciones fijas de ITV.

La dotación mínima de medios para cada UMA consistirá en:

- Placas de holguras.
- Decelerómetro.
- Regloscopio.

Cada estación móvil y cada UMA estará adscrita a una estación fija de su propia zona, siendo el responsable técnico de la estación móvil y la UMA el mismo que el de la estación fija a la que se encuentren adscritas.

El objetivo de las estaciones móviles y de las UMA es la realización de inspecciones de vehículos cuyos propietarios residen en localidades alejadas de las estaciones fijas de ITV, de los vehículos agrícolas, y de aquellos otros que por sus características resulte aconsejable, en la forma que Generalitat

Valenciana autorice. Cada concesionario podrá realizar este tipo de inspecciones dentro de la zona geográfica que le haya sido asignada, sujeto a:

- Antes del día 15 de cada mes se remitirá a Sepiva, o a la persona o entidad a la que Generalitat Valenciana pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la clausula 2 de este pliego, un Plan de Actuación de las Estaciones Móviles y UMA para el mes siguiente, indicando la propuesta de los recorridos a realizar y duración de los mismos, que deberá ser aprobado previamente por Sepiva o por la persona o entidad a la que Generalitat Valenciana pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la clausula 2 de este pliego. Para ello, evaluará la conveniencia de su autorización por necesidades del servicio.
- Anualmente Sepiva, Generalitat Valenciana, o la persona o entidad a la que ésta pudiera delegar, encomendar o contratar las funciones que se enumeran en la clausula 2 de este pliego, establecerá las localidades en que prestarán servicio las estaciones móviles, y el tiempo mínimo y máximo de estancia en cada una de ellas. En cualquier caso, la programación de las inspecciones a realizar por las UMA deberán cubrir anualmente la totalidad de los Municipios y pedanías de la Zona.

6. DOTACION DE MEDIOS PERSONALES.

El personal mínimo y a jornada completa que con carácter general contará cada estación estará sujeto a las exigencias de la normativa legal vigente. El organigrama de las estaciones debe constar de las siguientes personas:

- Al frente de cada estación habrá un Responsable Tecnico. Si se trabaja a dos turnos, el Jefe de turno suplirá la presencia del Responsable Técnico. Necesariamente, en horario de inspección, habrá en todo momento en la ITV, bien un Responsable Técnico, bien un Jefe de turno.
- Como mínimo, por turno, debe haber en cada estación un inspector mecánico más el Responsable Técnico o persona debidamente autorizada para sustituirle.
- Como norma general, cada cinco inspectores mecánicos, por turno, debe existir un jefe de línea. En caso de ser necesarios más de un Jefe de línea, uno de ellos puede ser sustituido por el Jefe de turno.
- Cada estación debe contar con un responsable administrativo. Por turno de trabajo debe existir un administrativo pudiéndo considerarse a estos efectos que el responsable administrativo realiza las funciones del administrativo.
- Las estaciones móviles y UMAs deberán contar como mínimo con un jefe de línea y un inspector, por cada una de ellas.

7. SERVICIO DE MANTENIMIENTO.

El concesionario deberá disponer de un servicio de mantenimiento, propio o contratado, que asegure el funcionamiento de las instalaciones de las estaciones de ITV con regularidad, efectuando sobre los equipos las operaciones

recomendadas por los fabricantes de los mismos o por normativa expresa, con el fin de asegurar su adecuado funcionamiento. En cualquier caso el mantenimiento deberá realizarse cumpliendo el Plan de calibración y mantenimiento ofertado por el concesionario.

Cada máquina dispondrá de un Libro de Mantenimiento en el que deberá quedar constancia de las reparaciones o cambios efectuados en ella.

La obra civil se mantendrá en perfectas condiciones de uso, y se efectuarán las obras necesarias para ello, debiendo pedir autorización previamente a Generalitat Valenciana, que las aprobará, si procede. También deberán solicitarse las autorizaciones previas a la puesta en servicio de las Administraciones competentes.

Periodicamente el concecionario deberá realizar la calibración de todos los equipos de inspección, de acuerdo con el método que establezca el Comité que supervise el servicio, sujeto al control que Generalitat Valenciana o Sepiva ejerza en esta materia. La periodicidad de calibración será de 6 meses.

8. RENOVACIÓN DE LOS EQUIPOS E INSTALACIONES.

Conforme los equipos y maquinaria queden inservibles, el concesionario deberá sustituirlos por otros que deberán incorporar los avances técnicos y tecnológicos que existan en ese momento en el mercado. Para los inmuebles esta sustitución deberá ser autorizada por Generalitat Valenciana; para el resto de activos, el concesionario deberá informar en el plazo máximo de un mes desde la fecha de la inversión, sin perjuicio de la tramitación que deba realizar el concesionario a efectos de registros industriales.

Para garantizar lo anterior, el concesionario deberá presentar, con carácter previo a la autorización de inicio de actividad, el Plan de inversiones y de amortización del equipamiento afectado al servicio objeto del contrato de concesión.

9. HORARIO DEL SERVICIO.

Los concesionarios podrán determinar libremente el horario de servicio y el de atención al público, debiendo cumplir no obstante la propuesta de horario efectuada en la licitación del presente Concurso Público, siempre con pleno respeto a la normativa laboral vigente. El horario deberá estar colocado en la estación de ITV. en lugar visible para el público.

Cuando la intensidad de la demanda así lo exija, Generalitat Valenciana podrá exigir al concesionario la ampliación del horario del servicio y el de atención al público, tanto en número de horas en jornada de lunes a viernes, como la de su extensión a los restantes días de la semana.

Asimismo el concesionario podrá, en función de las necesidades concretas que se manifiesten durante el plazo de gestión del servicio, proponer a Generalitat Valenciana, la modificación, ampliación o reducción del horario inicialmente establecido, precisándose a tal efecto la expresa aprobación del mencionado organismo.

En el caso de trabajo con cita previa, y con el propósito de asegurar el servicio, el concesionario adoptará las medidas necesarias para que el plazo de cita previa no supere 15 días.

10. LIBRO REGISTRO DE INCIDENCIAS.

Diariamente se anotarán y firmarán por el responsable técnico de la estación ITV en el Libro de Registro aquellos aspectos e incidencias más relevantes que efecten a la realización de las inspecciones, sin perjuicio de reflejar en cada momento los aspectos fundamentales que se indiquen por Generalitat Valenciana.
Dicho libro registro de incidencias irá foliado y se presentará con carácter previo a la puesta en marcha de la estación de ITV en el nuevo régimen de concesión administrativa en Generalitat Valenciana para su diligenciamiento. De igual modo se procederá cada vez que se inicie un nuevo libro. Asimismo, el libro habrá de presentarse anualmente para su control y verificación en el citado organismo, quien dejará constancia en el mismo de tal presentación.

11. HOJAS DE RECLAMACIÓN.

A disposición del público se encontrará en la estación de ITV hojas de reclamación, cuyo modelo se ajustará a lo que determine Generalitat Valenciana, en las cuales los usuarios podrán formular quejas o reclamaciones que estimen convenientes. En un lugar visible se colocarán carteles en que se indique "Existen hojas de reclamación a disposición de los usuarios".
Cuando se produzca una reclamación en el formato establecido, Sepiva o quien la Generalitat Valenciana delegue deberá disponer de una copia de la misma en plazo superior a cinco días, así mismo recibirá informe del Responsable Técnico de la estación en referencia a la reclamación acompañando una copia del expediente del vehículo que ha dado lugar a dicha reclamación.

ANNEX II

Marc normatiu relacionat amb la Inspecció Tècnica de Vehicles

En matèria d'organització de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

- Decret 157/2015, de 18 de setembre, del Consell, el qual aprova el Reglament Orgànic i Funcional de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

En matèria de gestió de les ITV

Europea

- Directiva 96/96/CE del Consell, de 20 de desembre de 1996, sobre l'aproximació de les legislacions dels estats membre relatives a la inspecció tècnica dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

- Directiva 1999/52/CE de la Comissió, de 26 de maig de 1999, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 96/96/CE del Consell sobre l'aproximació de les legislacions dels estats membre relatives a la inspecció tècnica dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

- Directiva 2000/72/CE de la Comissió, de 22 de novembre de 2000, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 93/31/CEE del Consell relativa al cavallet de suport dels vehicles de motor de dues rodes.

- Directiva 2000/73/CE de la Comissió, de 22 de novembre de 2000, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 93/92/CEE del Consell relativa a la instal·lació de dispositius d'enllumenat i de senyalització lluminosa en els vehicles de motor de dues o tres rodes.

- Directiva 2000/74/CE de la Comissió, de 22 de novembre de 2000, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 93/29/CEE del Consell relativa a la identificació dels comandaments, llums pilot i indicadors dels vehicles de motor de dues o tres rodes.

- Directiva 2001/1/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de gener de 2001, per la qual es modifica la Directiva 70/220/CEE del Consell, sobre mesures contra la contaminació atmosfèrica causada per les emissions dels vehicles de motor.

- Directiva 2001/3/CE de la Comissió, de 8 de gener de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 74/150/CEE del Consell relativa a l'homologació dels tractors agrícoles o forestals de rodes i la Directiva 75/322/CEE del Consell relativa a la supressió de paràsits radioelèctrics produïts pels tractors agrícoles o forestals.

- Directiva 2001/9/CE de la Comissió, de 12 de febrer de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 96/96/CE del Consell

sobre l'aproximació de les legislacions dels Estats membre relatives a la inspecció tècnica dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

- Directiva 2001/11/CE de la Comissió, de 14 de febrer de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 96//96/CE sobre l'aproximació de les legislacions dels estats membre relatives a la inspecció tècnica dels vehicles de motor i dels seus remolcs – Control del funcionament dels limitadors de velocitat dels vehicles comercials.

- Directiva 2001/27/CE de la Comissió, de 10 d'abril de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 88/77/CEE del Consell relativa a l'aproximació de les legislacions dels estats membre sobre les mesures que cal adoptar contra l'emissió de gasos i partícules contaminants procedents de motors d'encesa per compressió destinats a la propulsió de vehicles i l'emissió de gasos contaminants procedents de motors d'encesa per espurna alimentats amb gas natural o gas liquat del petroli destinats a la propulsió de vehicles.

- Directiva 2001/31/CE de la Comissió, de 8 de maig de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic la directiva 70/387/CEE del Consell relativa a les portes dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

- Directiva 2002/24/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de març de 2002, relativa a l'homologació dels vehicles de motor de dues o tres rodes i per la qual es deroga la Directiva 92/61/CEE del Consell.

- Directiva 2002/49/CE del Parlament i del Consell, de 25 de juny de 2002, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental.

- Directiva 2003/27/CE de la Comissió, de 3 d'abril de 2003, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 96/96/CE pel que fa a la inspecció de les emissions de gasos d'escapament dels vehicles de motor.

- Directiva 2003/37/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de maig de 2003, relativa a l'homologació dels tractors agrícoles o forestals, dels seus remolcs i de la maquinària intercanviable remolcada, així com dels sistemes, components i unitats tècniques dels dits vehicles i per la qual es deroga la Directiva 74/150/CEE.

- Directiva 2006/123/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de desembre de 2006, relativa als serveis en el mercat interior.

- Directiva 2007/34/CE de la Comissió, de 14 de juny de 2007, per la qual es modifica, a l'efecte d'adaptar-la al progrés tècnic, la

Directiva 70/157/CE del Consell, sobre el nivell sonor admissible i el dispositiu d'escapament dels vehicles de motor.

- Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de setembre de 2007, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquestes vehicles (Directiva marc).

- Directiva 2009/40/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de maig de 2009, relativa a la inspecció tècnica dels vehicles de motor i dels seus remolcs (versió refosa). Derogada per la Directiva 2014/45/UE.

- Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, i per la qual es deroga la Directiva 2009/40/CE.

- Sentència de la Sala Segona del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, de 15 d'octubre de 2015 (assumpte C-168/14).

Estatal

- Reial Decret 3272/1981, de 30 d'octubre, pel qual es declara d'interés preferent l'activitat d'Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Reial Decret 3273/1981, de 30 d'octubre, sobre la nova redacció del Reial Decret 3073/1980, de 21 de novembre, pel qual es reorganitzen els serveis d'Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Reial Decret 1987/1985, de 24 de setembre, sobre normes generals d'instal·lació i funcionament de les estacions ITV. (Derogat pel Reial Decret 224/2008).

- Reial Decret 2344/1985, de 20 de novembre, pel qual es regula la Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Reial Decret Legislatiu, 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Vial.

- Reial Decret 2042/1994, de 14 d'octubre, pel qual es regula la Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Reial Decret 2822/1998. de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Vehicles (modificat pel Reial Decret 711/2006, de 9 de juny).

- Reial Decret Llei 7/2000, de 23 de juny, de Mesures Urgents en el Sector de les Telecomunicacions.

- Ordre de 23 de juliol de 2001, per la qual s'actualitzen els annexos I i II del Reial Decret 2028/1986, de 6 de juny, sobre les normes per a l'aplicació de determinades directives de la CE, relatives a l'homologació de tipus de vehicles automòbils, remolcs, semiremolcs, motocicletes, ciclomotors i vehicles agrícoles, així com de parts i peces dels dits vehicles.

- Reial Decret 648/2002, de 5 de juliol, pel qual es modifica l'annex III del Reial Decret 1987/1985, de 24 de setembre, sobre normes generals d'instal·lació i funcionament de les estacions d'ITV.

- Reial Decret 833/2003, de 27 de juny, pel qual s'estableixen els requisits tècnics que han de complir les estacions d'Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) a fi de ser autoritzades per a realitzar aquesta activitat (derogat pel Reial Decret 224/2008).

- Reial Decret 711/2006, de 9 de juny, pel qual es modifiquen determinats reials decrets relatius a la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) i a l'homologació de vehicles, les parts i peces d'aquests, i es modifica, així mateix, el Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre.

- Reial Decret 224/2008, de 15 de febrer, sobre normes generals d'instal·lació i funcionament de les estacions d'Inspecció Tècnica de Vehicles. (Deroga el Reial Decret 1987/1985, de 24 de setembre i el Reial Decret 833/2003, de 27 juny.)

- Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici.

- Llei 25/2009, de 22 de desembre, de modificació de diverses lleis per a adaptar-les a la Llei sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici.

- Reial Decret 750/2010, de 4 de juny, pel qual es regulen els procediments d'homologació de vehicles de motor i els seus remolcs, màquines autopropulsades o remolcades, vehicles agrícoles, així com de sistemes, parts i peces dels dits vehicles.

- Reial Decret 866/2010, de 2 de juliol, pel qual es regula la tramitació de les reformes de vehicles.

- Llei 20/2013, de 9 de desembre, de Garantia de la Unitat de Mercat.

- Manual de Procediment d'Inspecció de les Estacions ITV del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme. Revisió 7a, gener de 2012.

- Manual de Procediment d'Inspecció de les Estacions ITV del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme. Revisió 8a, febrer de 2015.

- Reial Decret 667/2015, de 17 de juliol, pel qual es modifica el Reglament General de Circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel que fa a cinturons de seguretat i sistemes de retenció infantil homologats.

Autonòmica

- Decret 30/1985 de 23 de febrer, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre organització de la Inspecció Tècnica de Vehicles en l'àmbit de la Comunitat Valenciana.

- Decret 198/1987, de 7 de desembre, del Consell de la Generalitat Valenciana, pel qual s'adscriuen a l'empresa pública Seguretat i Promoció Industrial Valenciana, SA, els serveis d'Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) en el Territori de la Comunitat Valenciana.

- Decret 166/1997, de 13 de maig, del Govern Valencià, pel qual queda sense efecte l'adscripció a SEPIVA, SA, de les funcions de gestió d'estacions d'ITV.

- Resolució de 20 de juliol de 1998, de la Subsecretaria del Secretariat del Govern i Relacions amb les Corts de la Conselleria de Presidència de la Generalitat Valenciana, per la qual es disposa la publicació del Conveni de col·laboració entre la Generalitat Valenciana, i l'empresa Seguridad y Promoción Industrial Valenciana, SA (SEPIVA), sobre encàrrec de gestió per a l'exercici del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Decret 157/2002, de 17 de setembre, del Govern Valencià, pel qual s'aprova el Reglament sobre Prestació de la Inspecció Tècnica de Vehicles en la Comunitat Valenciana.

- Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de Protecció contra la Contaminació Acústica.

- Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell de la Generalitat, pel qual s'estableixen normes per al control del soroll produït pels vehicles de motor.

- Decret 64/2007, de 27 d'abril, del Consell, pel qual es difereix, en l'àmbit de la Comunitat Valenciana, l'obligatorietat de la inspecció periòdica dels ciclomotors i quadricicles lleugers.

- Decret 43/2008, d'11 del Consell, pel qual es modifica el Decret 19/2004, de 13 de febrer, del Consell, pel qual s'estableixen normes per al control del soroll produït pels vehicles de motor, i el Decret

104/2006, de 14 de juliol, del Consell, de planificació i gestió en matèria de contaminació acústica.

En matèria econòmica

Estatal

- Llei 16/1979, de 2 d'octubre, sobre taxes de la Prefectura Central de Trànsit.

Autonòmica

- Acord de 16 de maig de 1995. del Govern Valencià, pel qual es modifica la tarifa de preus pels serveis d'Inspecció Tècnica de Vehicles en l'àmbit territorial de la Comunitat Valenciana.

- Acord d'1 d'abril de 1997, del Govern Valencià, pel qual es modifiquen les tarifes de preus relatius a segones i successives inspeccions, derivades dels defectes trobats en la primera inspecció, pels serveis de la Inspecció Tècnica de Vehicles.

- Acord de 28 de març de 2000, del Govern Valencià, pel qual s'aprova la modificació de les tarifes d'aplicació pels concessionaris del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana.

- Acord de 24 d'abril de 2001, del Govern Valencià, pel qual es modifiquen les tarifes d'aplicació pels concessionaris del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana.

- Acord de 10 de desembre de 2002, del Consell de la Generalitat, pel qual s'aprova la tarifa d'aplicació pels concessionaris de la Inspecció Tècnica de Vehicles en l'àmbit de la Comunitat Valenciana.

- Acord de 18 de juny de 2004, del Consell de la Generalitat, pel qual s'aproven determinades tarifes d'aplicació pels concessionaris del servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles a la Comunitat Valenciana.

- Acord de 26 de març de 2010, del Consell, pel qual es mantenen en termes nominals, durant el període comprés entre l'1 d'abril de 2010 i el 31 de març de 2011, ambdós inclosos, les tarifes vigents del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles de la Comunitat Valenciana, així com es deixa sense efecte la clàusula de revisió automàtica actualment vigent.

- Acord de 25 de març de 2011, del Consell, pel qual es mantenen, en termes nominals fins al 31 de març de 2013, les tarifes vigents del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles de la Comunitat

Valenciana i s'estableix un nou sistema per a revisar-les periòdicament.

- Acord de 22 de març de 2013, del Consell, pel qual es mantenen en termes nominals les tarifes vigents del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles de la Comunitat Valenciana.

- Acord de 28 de març de 2014, del Consell, pel qual s'actualitzen les tarifes aplicables a la prestació del servei públic d'Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV) a la Comunitat Valenciana a partir del dia 1 d'abril de 2014.

ANNEX III

Detall de les inspeccions tècniques de vehicles per tipus de vehicle i per concessionaris del servei. 1998-2015

Detall i evolució de la taxa de rebuig en primera inspecció d'ITV per tipus de vehicle. 1998-2015

Reclamacions dels usuaris. Dades més significatives. Principals causes. 1998-2015

Detall de les inspeccions tècniques de vehicles per tipus de vehicle. 1998-2015

Tipus vehicle	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Motos	18.983	18.964	18.738	19.112	21.512	24.453	25.957	28.505	46.106	113.658	78.442	116.895	98.999	116.381	112.679	123.505
Turismes	665.239	775.584	823.831	867.017	894.768	909.699	926.107	939.386	1.012.248	1.052.615	1.106.790	1.151.403	1.157.441	1.228.254	1.286.421	1.342.675
Turismes servei públic	7.335	7.226	7.159	7.135	7.217	7.138	7.837	9.278	9.773	11.226	13.325	11.283	10.648	11.892	11.285	12.773
PMA<3.500 kg	221.407	262.117	268.555	275.605	273.699	273.472	276.568	280.270	297.550	301.069	302.899	195.249	190.915	196.563	203.390	206.501
PMA>3.500 kg	47.436	58.902	62.294	64.457	65.345	64.989	65.158	66.708	66.542	62.112	58.999	162.309	158.629	164.351	171.121	180.756
Autobusos	5.283	5.721	5.159	5.860	6.237	6.231	6.344	6.494	6.669	6.658	6.073	6.792	6.731	6.633	6.632	6.906
Remolcs	19.991	26.336	29.000	31.364	33.148	33.234	34.053	35.653	36.428	34.683	32.995	32.513	31.162	32.584	32.910	35.585
Agrícoles	9.358	11.244	11.256	11.252	10.703	11.533	12.481	13.678	14.693	16.719	18.185	12.554	13.636	15.722	16.257	16.471
Altres	1.107	2.228	2.276	2.475	2.668	2.412	2.623	2.924	3.244	3.768	3.946	10.016	10.114	10.868	11.692	11.784
Periòdiques	*996.139*	*1.168.322*	*1.228.268*	*1.284.277*	*1.315.297*	*1.333.161*	*1.357.128*	*1.382.896*	*1.493.253*	*1.602.508*	*1.621.654*	*1.699.014*	*1.678.275*	*1.783.248*	*1.852.387*	*1.936.956*
No periòdiques	*89.907*	*115.188*	*114.558*	*110.083*	*112.073*	*120.345*	*103.541*	*92.398*	*75.002*	*58.582*	*57.655*	*62.526*	*50.761*	*47.810*	*49.064*	*52.387*
TOTAL	**1.086.046**	**1.283.510**	**1.342.826**	**1.394.360**	**1.427.370**	**1.453.506**	**1.460.669**	**1.475.294**	**1.568.255**	**1.661.090**	**1.679.309**	**1.761.540**	**1.729.036**	**1.831.058**	**1.901.451**	**1.989.343**

Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre inspeccions ITV realitzades segons el tipus de vehicle. No es disposa d'informació referida a l'exercici 1998.

Nombre d'inspeccions d'ITV per concessionaris/lots. Inspeccions reals *versus* inspeccions previstes en el quadern informatiu facilitat en la licitació del concurs per a l'explotació del servei d'ITV

Estació	1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió
Lot 1	166.378	134.705	145.236	140.671	136.703	150.389	171.843	153.960	183.487	147.243	193.385	152.531
Lot 2	188.962	159.962	194.545	166.942	206.792	178.424	185.483	182.549	189.840	174.605	207.112	180.883
Lot 3	230.163	194.122	220.018	201.896	235.732	216.127	265.906	220.018	282.623	210.278	274.121	218.444
Lot 4	238.411	189.269	219.429	197.516	241.354	211.186	250.943	216.037	260.984	206.735	275.661	214.099
Lot 5	164.191	181.745	172.649	189.319	190.774	202.510	203.971	206.650	210.873	197.674	219.627	204.860
Sumes	988.105	859.803	951.877	896.344	1.011.355	958.636	1.078.146	979.214	1.127.807	936.535	1.169.906	970.817
% Increment real s/previsió	*14,9%*		*6,2%*		*5,5%*		*10,1%*		*20,4%*		*20,5%*	
Lot 6	91.943	-	85.211	-	140.151	-	138.740	-	142.281	-	149.111	-
Lot 7	56.692	-	51.536	-	59.614	-	66.624	-	71.791	-	75.370	-
Total Comunitat Valenciana	**1.136.740**	**-**	**1.088.624**	**-**	**1.211.120**	**-**	**1.283.510**	**-**	**1.341.879**	**-**	**1.394.387**	**-**

Estació	2004		2005		2006		2007		2008		2009	
	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió
Lot 1	195.648	157.704	200.113	163.044	191.415	168.559	195.171	174.253	211.447	180.132	228.801	186.202
Lot 2	202.097	186.966	208.536	193.245	203.862	199.728	205.300	206.421	213.787	213.330	219.306	220.462
Lot 3	295.873	225.251	298.767	232.579	295.123	240.136	298.140	247.929	324.727	255.963	350.921	261.248
Lot 4	274.605	221.322	274.900	228.778	282.296	236.475	289.366	244.421	306.813	252.624	324.873	261.091
Lot 5	226.187	211.641	227.452	218.637	231.562	225.855	233.588	233.302	241.706	240.985	247.607	248.911
Sumes	1.194.410	1.002.884	1.209.768	1.036.283	1.204.258	1.070.753	1.221.565	1.106.326	1.298.480	1.143.034	1.371.508	1.177.914
% Increment real s/previsió	*19,1%*		*16,7%*		*12,5%*		*10,4%*		*13,6%*		*16,4%*	
Lot 6	155.308	-	162.163	-	169.261	-	165.087	-	178.528	-	195.609	-
Lot 7	77.652	-	81.575	-	87.150	-	88.642	-	91.247	-	93.965	-
Total Comunitat Valenciana	**1.427.370**	**-**	**1.453.506**	**-**	**1.460.669**	**-**	**1.475.294**	**-**	**1.568.255**	**-**	**1.661.082**	**-**

Estació	2010		2011		2012		2013		2014		2015		Totals 1998-2015	
	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió	Reals	Previsió
Lot 1	229.217	192.469	245.837	198.940	247.670	205.621	261.267	212.518	271.620	219.639	278.638	226.991	3.753.876	3.165.571
Lot 2	217.289	227.825	237.973	235.426	232.237	243.273	241.047	251.372	249.535	259.733	263.059	268.363	3.866.762	3.749.509
Lot 3	362.251	272.790	374.607	281.598	363.982	290.679	384.273	300.042	390.692	309.695	403.706	319.648	5.651.625	4.498.443
Lot 4	329.854	269.832	352.387	278.854	348.168	288.167	375.401	297.780	389.549	307.703	400.509	317.945	5.435.503	4.439.834
Lot 5	249.631	257.088	257.549	265.524	250.794	274.226	272.262	283.204	288.496	292.465	315.861	302.019	4.204.780	4.236.615
Sumes	1.388.242	1.220.004	1.468.353	1.260.342	1.442.851	1.301.966	1.534.250	1.344.916	1.589.892	1.389.235	1.661.773	1.434.966	22.912.546	20.089.972
%Increment real s/previsió	*13,8%*		*16,5%*		*10,8%*		*14,1%*		*14,4%*		*15,8%*		*14,0%*	
Lot 6	199.181	-	205.950	-	196.549	-	200.253	-	207.261	-	219.268	-	3.001.855	-
Lot 7	91.912	-	94.394	-	94.974	-	101.432	-	109.688	-	113.795	-	1.508.053	-
Total Comunitat Valenciana	**1.679.335**	**-**	**1.768.697**	**-**	**1.734.374**	**-**	**1.835.935**	**-**	**1.906.841**	**-**	**1.994.836**	**-**	**27.422.454**	**-**

Nota: En alguns exercicis (bàsicament els cinc últims) s'observen algunes petites diferències en el nombre d'inspeccions realitzades dels quadres anteriors, per tipus de vehicle o per concessionaris, que només representen el 0,11% del total de les inspeccions realitzades en el període 1998-2015.

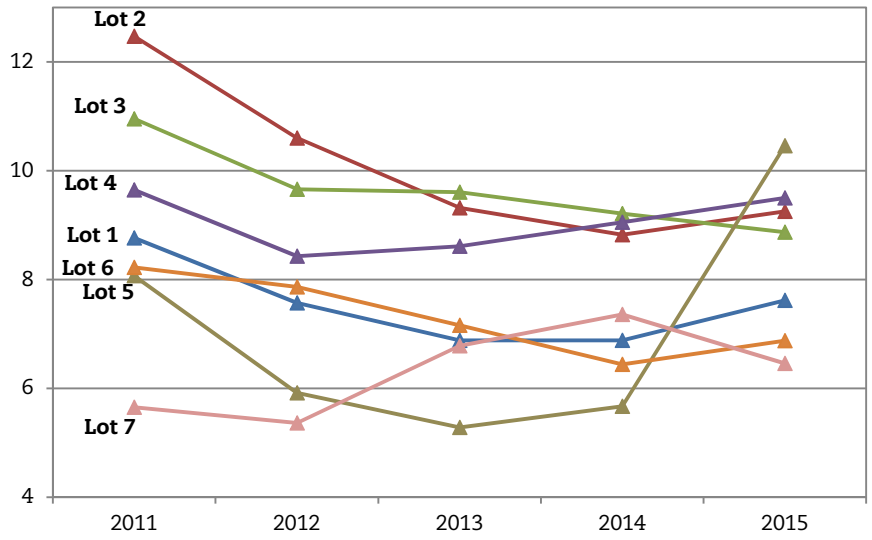
Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre ITV realitzades per concessionaris. Previsions d'inspecció segons el quadern informatiu lliurat als licitadors en 1997.

Detall i evolució de la taxa de rebuig en primera inspecció d'ITV per tipus de vehicle. 1998-2015

	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Motos	5,9	6,7	6,5	6,6	7,5	6,9	6,8	7,1	13,3	16,8	10,7	11,0	9,6	8,9	10,8	11,9
Turismes	10,1	12,8	14,3	14,2	14,2	12,7	11,9	11,7	11,1	10,8	9,8	8,8	7,7	7,2	7,1	7,9
Turismes servei públic	10,4	6,9	9,0	10,1	8,6	8,3	7,2	6,8	6,1	6,5	5,2	5,6	4,8	3,5	3,8	4,1
PMA<3.500 kg	12,4	13,5	16,6	16,6	17,1	16,1	15,4	15,2	14,6	13,8	13,1	9,5	9,5	8,9	8,3	9,4
PMA>3.500 kg	17,3	18,4	19,4	20,5	20,5	20,0	19,0	18,8	17,1	17,1	14,7	13,2	11,6	11,1	11,5	13,1
Autobusos	11,9	12,5	13,5	16,1	15,4	13,6	13,5	13,9	13,2	12,0	10,6	9,7	8,7	7,8	8,2	10,9
Remolcs	10,1	11,8	13,2	15,2	16,8	15,6	15,7	14,8	14,3	12,8	12,1	11,8	11,1	12,5	13,0	14,4
Agrícoles	1,1	1,6	3,2	2,6	2,6	3,5	2,2	2,6	2,8	3,1	3,9	3,3	3,2	3,0	3,2	3,2
Altres	4,6	8,9	9,5	7,8	6,1	8,2	5,8	6,1	5,7	5,3	5,2	3,8	3,8	3,0	3,0	3,6
Periòdiques	*10,7*	*12,9*	*14,7*	*14,8*	*14,9*	*13,6*	*12,8*	*12,5*	*12,0*	*11,9*	*10,5*	*9,5*	*8,2*	*7,9*	*7,7*	*8,7*
No periòdiques	*7,6*	*7,0*	*8,5*	*9,9*	*8,5*	*8,3*	*7,9*	*8,1*	*9,5*	*9,4*	*7,0*	*4,5*	*4,4*	*4,8*	*5,1*	*5,8*
Total	**10,4**	**12,3**	**14,2**	**14,3**	**14,3**	**13,1**	**12,4**	**12,2**	**11,9**	**11,9**	**10,4**	**9,4**	**8,1**	**7,8**	**7,8**	**8,7**

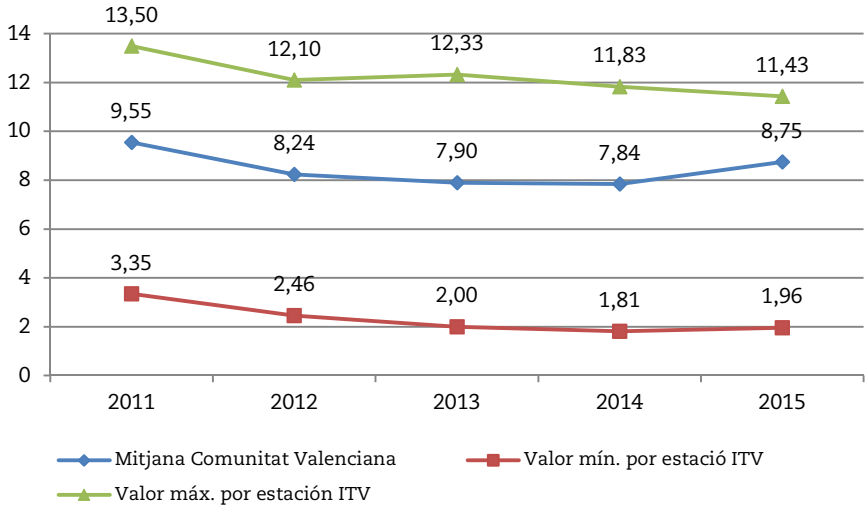
Font: dades facilitades per l'IVACE sobre ITV realitzades i taxa de rebuig segons el tipus de vehicle. No es disposa de la informació corresponent als exercicis 1998 i 2000.

Taxa mitjana de rebuig en la inspecció d'ITV per lots. Període 2011-2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

Taxa mitjana de rebuig en la inspecció d'ITV en la Comunitat Valenciana. 2011-2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE.

L'anàlisi per lots mostra que per als cinc últims exercicis, la taxa mitjana se situa en el 8,5% i és la zona 2 la que presenta un major índex de rebuig de mitjana (10,9%) i les zones 5 i 7 les que presenten índexs menors (7,1% i 6,3% respectivament).

En el detall per estacions, la taxa de rebuig assoleix valors mínims, per al període 2011-2015, en la unitat mòbil del lot 1, mentre que els valors màxims es registren en l'estació de Catarroja (lot 3) entre 2011 i 2014, i en la d'Alacant (lot 5) en 2015.

La informació rebuda dels concessionaris sobre aquests aspectes, i referida a les dates clau en el nostre treball és bastant incompleta i la comparació amb la rebuda de l'IVACE presenta, en alguns casos, diferències notables.

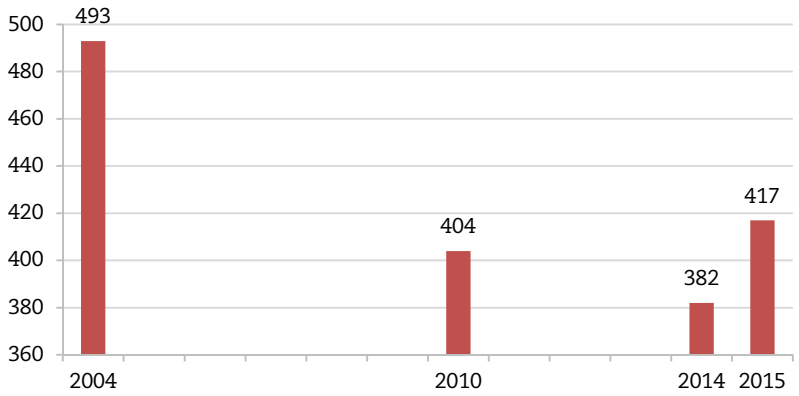
Reclamacions interposades pels usuaris

Lot	Exercici				
	1998	2004	2010	2014	2015
1	No informa	62	58	35	35
2	No informa	272	109	115	124
3	No informa	No informa	98	104	106
4	No informa	158	97	92	118
6	No informa	No informa	35	27	26
7	5	1	7	9	8
Total	**5**	**493**	**404**	**382**	**417**

Font: Informació rebuda dels concessionaris. Tal com s'indica en altres apartats de l'Informe, el concessionari del lot 5 no ens ha facilitat cap informació.[21]

[21] En al·legacions el concessionari del lot 5 ha tramés la informació relativa a les reclamacions presentades pels usuaris en quatre dels cinc exercicis sol·licitats. Aquestes reclamacions sumen un total de 274 per a les estacions d'Alacant, Elx i Benidorm.

Reclamacions interposades pels usuaris



Font: Informació rebuda dels concessionaris.

El tipus de reclamacions, en els casos en què ens ha sigut facilitada informació detallada sobre la qüestió, versa principalment sobre dues matèries:

De caràcter general:

- Desacord amb la informació rebuda, atenció deficient amb cita prèvia, temps d'espera o mala atenció en general. Horaris d'atenció al públic, etc.

- Instal·lacions en mal estat, falta de personal o formalització deficient de la documentació pel concessionari.

- No poder realitzar el pagament amb targeta de crèdit.

De caràcter tècnic

- Desacord amb el resultat de la inspecció, el defecte detectat o la qualificació que se li dóna, o la distribució deficient de les línies d'inspecció de l'estació.

- Desacord amb l'import del pagament de la segona inspecció (després del rebuig de la primera) o el termini per a passar-la.

- Diverses incidències mecàniques produïdes en el vehicle (trencaments), durant la inspecció o als pocs dies d'haver-la passat.

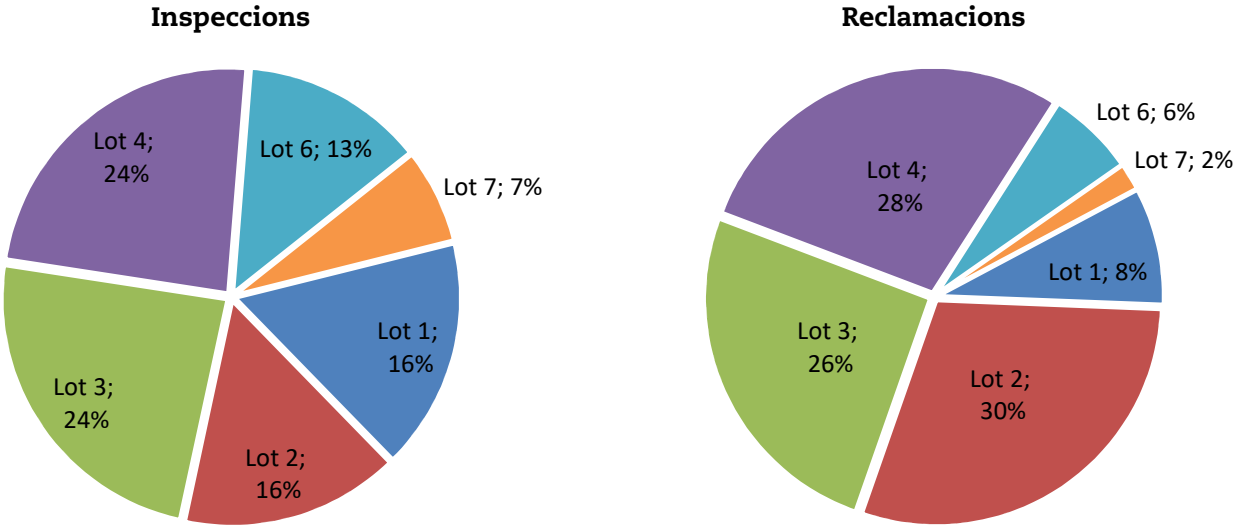
La rellevància de les dades relatives a les reclamacions, a fi de valorar si aquestes xifres poden considerar-se representatives de la gestió realitzada pels concessionaris en les estacions d'ITV, l'hem relacionat amb el nombre d'inspeccions tècniques realitzades pels dits concessionaris en els períodes analitzats (indicador de qualitat).

Indicador de qualitat de la prestació del servei d'ITV

Concessionari/any	2010			2014			2015		
	Nombre Inspeccions	Nombre reclamacions	‰	Nombre Inspeccions	Nombre reclamacions	‰	Nombre Inspeccions	Nombre reclamacions	‰
Lot 1	229.217	58	0,25%	271.620	35	0,13%	278.638	35	0,13%
Lot 2	217.289	109	0,50%	249.535	115	0,46%	263.059	124	0,47%
Lot 3	362.251	98	0,27%	390.692	104	0,27%	403.706	106	0,26%
Lot 4	329.854	97	0,29%	389.549	92	0,24%	400.509	118	0,29%
Lot 6	199.181	35	0,18%	207.261	27	0,13%	219.268	26	0,12%
Lot 7	91.912	7	0,08%	109.688	9	0,08%	113.795	8	0,07%
Total CV	**1.679.335**	**404**	**0,24%**	**1.906.841**	**382**	**0,20%**	**1.994.836**	**417**	**0,21%**

Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre inspeccions ITV realitzades per tots els concessionaris. Informació rebuda dels concessionaris sobre reclamacions presentades pels usuaris. No s'ha disposat d'informació del lot 5.

Nombre d'inspeccions i reclamacions per lots en 2015



Font: Dades facilitades per l'IVACE sobre inspeccions ITV realitzades pels concessionaris. Informació rebuda dels concessionaris sobre reclamacions presentades pels usuaris.

ANNEX IV

Tipus i característiques de les inspeccions tècniques de vehicles

- Tipus i periodicitat de les inspeccions
- Verificacions que es realitzen
- Diagrames de flux de les operacions que es realitzen en la inspecció tècnica de vehicles lleugers, pesats i ciclomotors

Tipus i periodicitat de les inspeccions d'ITV

D'acord amb el que s'estableix en el Reial Decret 224/2008, de 15 de febrer, sobre normes generals d'instal·lació i funcionament de les estacions d'Inspecció Tècnica de Vehicles, així com en el Manual de Procediment d'Inspecció de les estacions ITV del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme, la inspecció de vehicles inclou, a més de la identificació d'aquest, l'abast i traçabilitat, la revisió, etc.

- Condicionament interior, exterior, carrosseria i xassís.

- Enllumenat i senyalització.

- Emissions contaminants.

- Frens, direcció, eixos, rodes, pneumàtics i suspensió.

- Motor i transmissió.

- Altres (en aquest apartat s'inclouen les especificitats del transport de mercaderies perilloses, peribles, transport escolar, el tacògraf i limitació de velocitat, o l'existència de reformes no autoritzades).

L'informe emés sobre aquesta inspecció ha d'incloure els mesuraments dels paràmetres anteriors efectuats durant la inspecció, la relació de defectes trobats i el resultat final de la inspecció.

També hem recopilat la informació facilitada pels concessionaris sobre les proves que realitzen en les seus estacions respectives a fi de verificar els punts anteriors.

L'anàlisi de la informació rebuda posa de manifest que, amb caràcter general, en les estacions fixes de la Comunitat Valenciana es realitzen:

- Inspeccions periòdiques a vehicles automòbils (d'acord amb el Reial Decret 2042/1994).

- Inspeccions que siguen requerides al titular del vehicle per qualsevol dels organismes als quals la normativa de trànsit atribueix aquesta matèria.

- Inspeccions voluntàries sol·licitades per als titulars dels vehicles.

- Inspeccions prèvies a la matriculació (per a l'expedició de targetes ITV i certificats de característiques, en els casos previstos en la reglamentació vigent).

- Inspeccions que es realitzen amb motiu de l'execució de reformes d'importància definides reglamentàriament (per canvi de destinació del vehicle).

- Inspeccions com a conseqüència de l'expedició de duplicats de la documentació del vehicle.

- Inspeccions prèvies per a la classificació d'idoneïtat dels autocars destinats al transport escolar i de menors.

- Inspeccions de vehicles abandonats.

- Inspeccions de vehicles especials.

- Inspeccions de vehicles en transferència de propietat, quan ho dispose l'Administració amb caràcter específic o general.

- Reencunyament del número de bastidor.

- Pesatge de vehicles a instància dels agents encarregats de la vigilància del trànsit.

- Inspecció de vehicles de mercaderies perilloses.

- Inspeccions fora de planta.

- Mesurament d'emissions contaminants produïdes per vehicles d'encesa per espurna i encesa per compressió.

- Mesurament d'emissió sonora segons el Decret 19/2004 del Consell de la Generalitat.

- Aquelles altres inspeccions que s'establisquen en el plec de condicions de la concessió a instàncies de la Comunitat Valenciana.

Addicionalment, en algunes estacions també es realitzen:

- Verificació de taxímetres (periòdiques i després de reparació o de modificació d'aquest quan l'estació actue com a organisme autoritzat de verificació metrològica).

- Inspeccions de vehicles accidentats amb danys importants en la seua estructura o elements de seguretat segons estableix l'article 6 apartat 5 del Reial Decret 2042/1994.

Freqüència en la inspecció tècnica de vehicles a partir de la primera matriculació

Principals tipus de vehicles	Legislació aplicable					
	RD 2344/1985		RD 2042/1994		RD 711/2006	
	Vigència fins a 13/10/1994		Vigència fins a 20/09/2006		En vigor	
Ciclomotors	N/A		N/A		Fins a 3 anys	Exempt
	N/A		N/A		Més de 3 anys	Biennal
Motocicletes, quadricicles, quads	Fins a 5 anys	Exempt	Fins a 5 anys	Exempt	Fins a 4 anys	Exempt
	Més de 5 anys	Biennal	Més de 5 anys	Biennal	Més de 4 anys	Biennal
Turismes, autocaravanes (fins a 9 places)	Fins a 5 anys	Exempt	Fins a 4 anys	Exempt	Fins a 4 anys	Exempt
	De 5 a 9 anys	Biennal	De 4 a 10 anys	Biennal	De 4 a 10 anys	Biennal
	Més de 9 anys	Anual	Més de 10 anys	Anual	Més de 10 anys	Anual
Ambulàncies i S.P. (fins a 9 places)	Fins a 2 anys	Exempt	Fins a 5 anys	Anual	Fins a 5 anys	Anual
	De 2 a 4 anys	Anual				
	Més de 4 anys	Semestral	Més de 5 anys	Semestral	Més de 5 anys	Semestral
Autobusos (més de 10 places)	Fins a 10 anys	Anual	Fins a 5 anys	Anual	Fins a 5 anys	Anual
	Més de 10 anys	Semestral	Més de 5 anys	Semestral	Més de 5 anys	Semestral
Vehicles transport mercaderies <= 3.500 kg	Fins a 2 anys	Exempt	Fins a 2 anys	Exempt	Fins a 2 anys	Exempt
	De 2 a 4 anys	Biennal	De 2 a 6 anys	Biennal	De 2 a 6 anys	Biennal
	De 4 a 10 anys	Anual	De 6 a 10 anys	Anual	De 6 a 10 anys	Anual
	Més de 10 anys	Semestral	Més de 10 anys	Semestral	Més de 10 anys	Semestral
Vehicles transport mercaderies > 3.500 kg	Fins a 10 anys	Anual	Fins a 10 anys	Anual	Fins a 10 anys	Anual
	Més de 10 anys	Semestral	Més de 10 anys	Semestral	Més de 10 anys	Semestral
Caravanes remolcades > 750 kg	Fins a 6 anys	Exempt	Fins a 6 anys	Exempt	Fins a 6 anys	Exempt
	Més de 6 anys	Biennal	Més de 6 anys	Biennal	Més de 6 anys	Biennal
Vehicles agrícoles, remolcs, etc.	Fins a 5 anys	Exempt	Fins a 8 anys	Exempt	Fins a 8 anys	Exempt
	De 8 a 15 anys	Biennal	De 8 a 16 anys	Biennal	De 8 a 16 anys	Biennal
	Més de 15 anys	Anual	Més de 16 anys	Anual	Més de 16 anys	Anual
Vehicles especials	Fins a 3 anys	Exempt	Fins a 4 anys	Exempt	Fins a 4 anys	Exempt
	De 3 a 10 anys	Biennal	De 4 a 10 anys	Biennal	De 4 a 10 anys	Biennal
	Més de 10 anys	Anual	Més de 10 anys	Anual	Més de 10 anys	Anual

Amb la publicació del Reial Decret 711/2006, a partir de setembre de 2006 entra en vigor l'obligatorietat d'inspecció periòdica dels ciclomotors amb una antiguitat de tres anys, i una periodicitat biennal. Aquesta norma redueix també el període exempt de revisió de motocicletes, quadricicles i quads a 4 anys, i continua l'obligatorietat de la revisió biennal.

Per a la resta de vehicles es mantenen l'exempció per antiguitat i la periodicitat en la inspecció tècnica que estableix el Reial Decret 2042/1994.

DIAGRAMA DE FLUX D'OPERACIONS	**VEHICLES LLEUGERS**

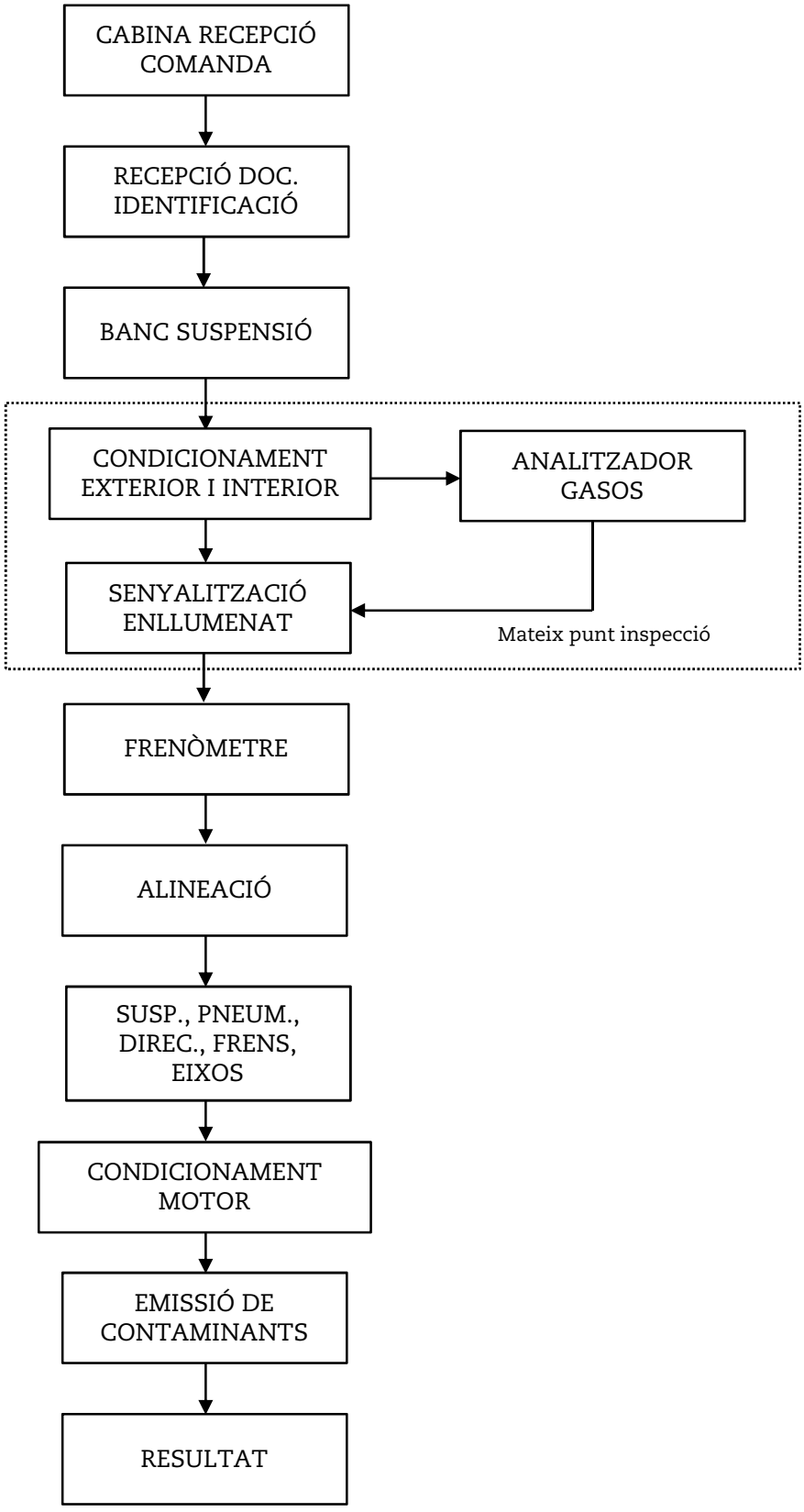


DIAGRAMA DE FLUX D'OPERACIONS	VEHICLES PESATS

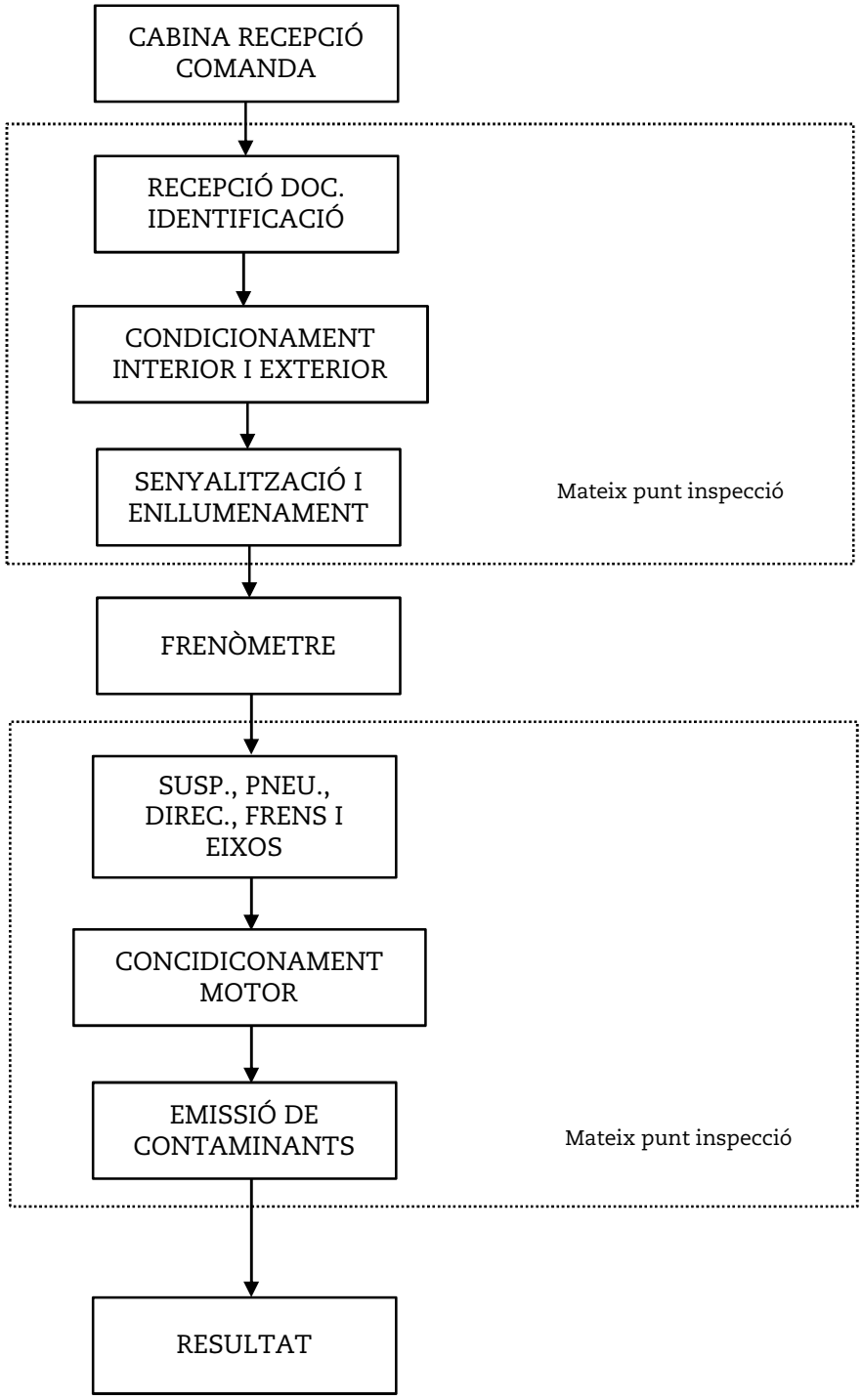
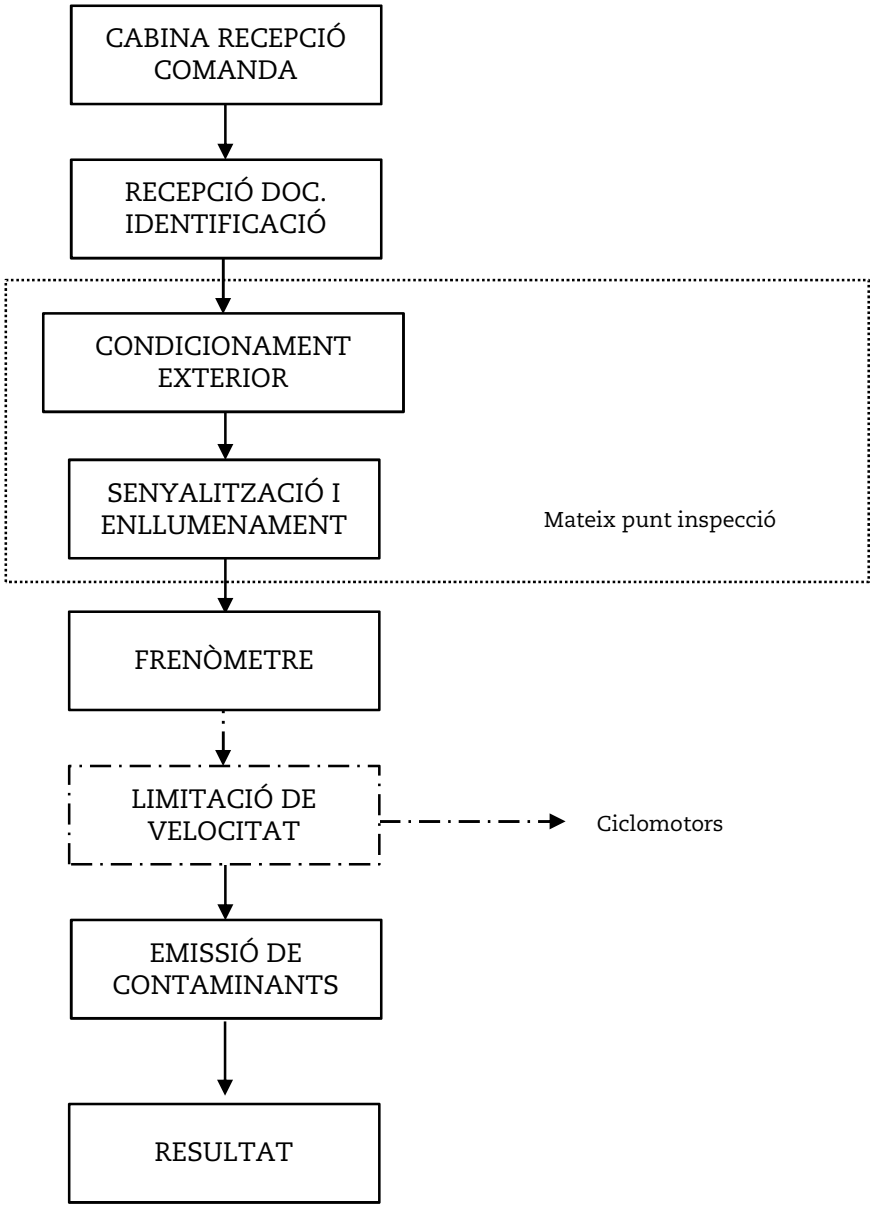


DIAGRAMA DE FLUX D'OPERACIONS	SECCIÓ II MPI



Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'IVACE i pels concessionaris.

ANNEX V

Detall del cànon de serveis auxiliars facturat als concessionaris. 1998-2015

(En euros)

Lot	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
L1	302.071	81.315*	309.248	373.281	380.476	413.865	426.639	446.135	449.907
L2	367.742	426.853	459.813	404.563	391.628	444.189	439.149	469.020	474.776
L3	494.320	483.985	527.402	578.666	583.034	599.955	645.715	652.323	681.442
L4	460.062	479.891	540.901	547.162	538.447	590.560	604.462	624.484	665.013
L5	329.400	375.932	427.697	443.532	435.059	462.110	487.270	502.352	528.435
L6	182.344	154.154	359.655	252.312	295.873	319.928	341.868	368.377	398.733
L7	121.376	113.675	133.185	144.656	148.100	161.510	169.123	182.359	201.535
Total	**2.257.315**	**2.115.805**	**2.757.901**	**2.744.172**	**2.772.617**	**2.992.117**	**3.114.226**	**3.245.050**	**3.399.841**

Lot	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total	Mitjana anual
L1	472.184	533.046	584.890	590.613	652.507	672.954	731.105	761.863	773.738	**8.955.837**	497.547
L2	492.368	533.193	554.926	556.127	634.837	624.905	672.969	698.403	728.670	**9.374.131**	520.785
L3	705.453	806.917	896.935	936.126	990.972	988.984	1.074.398	1.095.723	1.120.963	**13.863.313**	770.184
L4	700.073	773.456	830.430	849.784	934.771	945.725	1.049.805	1.092.641	1.112.149	**13.339.816**	741.101
L5	548.620	595.553	623.676	625.687	668.115	668.110	749.324	796.212	864.295	**10.131.379**	562.854
L6	399.400	450.057	500.023	512.712	544.733	533.612	559.803	581.173	608.675	**7.363.432**	409.080
L7	211.188	227.064	237.840	234.726	249.905	257.791	283.118	307.340	315.874	**3.700.365**	205.576
Total	**3.529.286**	**3.919.286**	**4.228.720**	**4.305.775**	**4.675.840**	**4.692.081**	**5.120.522**	**5.333.355**	**5.524.364**	**66.728.276**	**3.707.127**

* Import corresponent al quart trimestre. No s'ha disposat de les dades de la facturació dels tres primers trimestres de 1999.

Font: Dades facilitades per l'IVACE i la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, sobre facturació del cànon de serveis auxiliar

Resum d'incompliments en el termini de pagament del cànon de serveis auxiliars per lots

Lot	Incompliments	%
1	22	30,1
2	46	63,9
3	31	41,9
4	34	45,9
5	13	16,5
6	29	38,7
7	32	44,4
Total	**207**	**39,9**

Nota: es considera incompliment la superació del termini de pagament establit en el plec vint dies des que es va fer la notificació, estimada a l'efecte del nostre treball en set dies.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'IVACE.

ANNEX VI

Detall de la contraprestació econòmica per l'ocupació i utilització de les estacions d'ITV i mitjans materials preexistents propietat de la Generalitat i/o SEPIVA. 1998-2015. Euros.

Contraprestació econòmica pels béns i instal·lacions propietat de la Generalitat

Zona		Import anual s/plec	Total 1998-2015
1	Estació de Castelló	54.337	**978.066**
2	Massalfassar	146.208	**2.631.744**
4	Gandia	60.919	**1.096.542**
5	Alacant	85.290	**1.535.220**
Total		**346.754**	**6.241.572**

Contraprestació econòmica pels béns i instal·lacions propietat de SEPIVA

Lot/Any	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	193.438	193.438	199.048	207.010	212.599	221.103	226.851	234.111	242.773
2	31.826	31.826	32.749	34.059	34.978	36.378	37.323	38.518	39.943
3	257.759	257.759	265.235	275.844	283.291	294.623	302.283	311.956	323.499
4	229.294	229.294	235.943	245.381	252.006	262.086	268.901	277.505	287.773
5	96.098	96.098	98.885	102.841	105.617	109.842	112.698	116.304	120.608
Total	**808.415**	**808.415**	**831.860**	**865.135**	**888.491**	**924.032**	**948.056**	**978.394**	**1.014.596**

Lot/Any	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1	249.328	259.799	263.437	265.544	278.226	284.903	300.619	301.521	298.506	4.432.254
2	41.021	42.744	43.343	43.689	45.776	46.875	49.460	49.609	49.113	729.230
3	332.233	346.187	351.033	353.842	370.741	379.638	400.580	401.781	397.764	5.906.048
4	295.543	307.956	312.267	314.765	329.798	337.713	356.342	357.411	353.837	5.253.815
5	123.864	129.066	130.873	131.920	138.221	141.538	149.345	149.793		2.201.906
Total	**1.041.989**	**1.085.752**	**1.100.953**	**1.109.760**	**1.162.762**	**1.190.667**	**1.256.346**	**1.260.115**	**1.247.515**	**18.523.253**

Font: Informació facilitada pel Servei de Contractació de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i per l'IVACE.

ANNEX VII

Evolució del parc mòbil. 1998-2015

Evolució del parc mòbil en la Comunitat Valenciana 1998-2015. Fites més significatives									
Anys	**Ciclomotors**	**Motocicletes**	**Turismes**	**Camions i furgonetes**	**Autobusos**	**Altres vehicles**	**Tractors industrials**	**Remolcs i semiremolcs**	**Total**
1998	Sense dades	167.135	1.705.076	380.417	3.884	35.979	15.081	0	2.307.572
2004	302.680	198.114	2.150.438	480.215	4.355	64.550	23.546	0	3.223.898
2010	294.443	313.802	2.384.022	521.211	4.610	37.006	24.354	45.283	3.624.731
2014	262.750	336.317	2.356.007	480.927	4.380	35.552	21.519	45.079	3.542.531
2015	257.203	346.835	2.387.913	476.879	4.372	32.511	22.461	47.012	3.575.186
Increment total període	-	179.700	682.837	96.462	488	(3.468)	7.380	47.012	1.267.614
% Increment 1998-2015	-	107,5%	40,0%	25,4%	12,6%	-9,6%	48,9%	-	54,9%

Evolució del parc mòbil en l'Estat 1998-2015. Fites més significatives									
Anys	**Ciclomotors**	**Motocicletes**	**Turismes**	**Camions i furgonetes**	**Autobusos**	**Altres vehicles**	**Tractors industrials**	**Remolcs i semiremolcs**	**Total**
1998	Sense dades	1.361.155	16.050.057	3.393.446	51.805	333.725	116.305	0	21.306.493
2004	2.242.046	1.612.082	19.541.918	4.418.039	56.957	618.266	185.379	0	28.674.687
2010	2.290.207	2.707.482	22.147.455	5.103.980	62.445	450.514	199.486	414.673	33.376.242
2014	2.061.044	2.972.165	22.029.512	4.839.484	59.799	475.872	186.060	413.155	33.037.091
2015	2.023.211	3.079.463	22.355.549	4.851.518	60.252	420.734	195.657	426.510	33.412.894
% Increment 1998-2015	-	126,2%	39,3%	43,0%	16,3%	26,1%	68,2%	-	56,8%

% Representativitat del parc mòbil de la Comunitat Valenciana en l'Estat 1998-2015. Fites més significatives									
Anys	**Ciclomotors**	**Motocicletes**	**Turismes**	**Camions i furgonetes**	**Autobusos**	**Altres vehicles**	**Tractors industrials**	**Remolcs i semiremolcs**	**Total**
1998	-	12,3%	10,6%	11,2%	7,5%	10,8%	13,0%	-	10,8%
2004	13,5%	12,3%	11,0%	10,9%	7,6%	10,4%	12,7%	-	11,2%
2010	12,9%	11,6%	10,8%	10,2%	7,4%	8,2%	12,2%	10,9%	10,9%
2014	12,7%	11,3%	10,7%	9,9%	7,3%	7,5%	11,6%	10,9%	10,7%
2015	12,7%	11,3%	10,7%	9,8%	7,3%	7,7%	11,5%	11,0%	10,7%

Font: DGT, parc mòbil de vehicles. Àmbit estatal. Període 1998-2015.

ANNEX VIII

Evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica en la Comunitat Valenciana per anys i tipus de vehicle. 1995-2015. Euros

Anys	Ciclomotor	Motocicleta	Quadricicle	Turisme (sense cat.)	Turisme (cat.)	Turisme (dièsel)	Taxi (híbrid)	Taxi (dièsel)	Mixt	Auto-caravana
1995-1999	-	6,48	6,48	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39
2000	-	6,67	20,19	18,93	23,28	32,45	18,93	32,45	32,45	32,45
2001	-	6,93	20,99	19,68	24,21	33,74	19,68	33,74	33,74	33,74
2002	-	7,12	21,56	20,21	24,86	34,65	20,21	34,65	34,65	34,65
2003	-	7,40	22,42	21,02	25,86	36,04	21,02	36,04	36,04	36,04
2004	-	7,59	23,00	21,57	26,53	36,98	21,57	36,98	36,98	36,98
2005	-	16,10	23,74	22,26	27,38	38,16	22,26	38,16	38,16	38,16
2006	-	16,69	24,62	23,08	28,39	39,57	23,08	39,57	39,57	39,57
2007	-	17,14	25,28	23,70	29,16	40,63	23,70	40,63	40,63	40,63
2008	17,86	17,86	26,35	24,70	30,39	42,35	24,70	42,35	42,35	42,35
2009-2013	18,11	18,11	26,71	25,05	30,82	42,95	25,05	42,95	42,95	42,95
2014-2015	11,29	11,29	23,96	25,05	30,82	40,20	25,05	40,20	42,95	42,95

Anys	Camió 20xx	Camió 21xx	Camió 22xx	Camió 23xx	Furgó 24xx	Furgó 25xx i 26xx	Autobús	Remolcs	Agrícoles	Remolcs agrícoles	Obres
1995-1999	18,39	24,09	24,09	24,09	18,39	24,09	24,09	24,09	5,44	5,44	24,09
2000	32,45	44,63	44,63	44,63	32,45	44,63	44,63	24,79	5,60	5,60	24,79
2001	33,74	46,41	46,41	46,41	33,74	46,41	46,41	25,78	5,82	5,82	25,78
2002	34,65	47,67	47,67	47,67	34,65	47,67	47,67	26,48	5,98	5,98	26,48
2003	36,04	49,57	49,57	49,57	36,04	49,57	49,57	27,54	6,22	6,22	27,54
2004	36,98	50,86	50,86	50,86	36,98	50,86	50,86	28,25	6,38	6,38	28,25
2005	38,16	52,49	52,49	52,49	38,16	52,49	52,49	29,16	6,58	6,58	29,16
2006	39,57	54,42	54,42	54,42	39,57	54,42	54,42	30,23	6,83	6,83	30,23
2007	40,63	55,90	55,90	55,90	40,63	55,90	55,90	31,05	7,01	7,01	31,05
2008	42,35	58,24	58,24	58,24	42,35	58,24	58,24	32,35	7,30	7,30	32,35
2009-2013	42,95	59,06	59,06	59,06	42,95	59,06	59,06	32,82	7,39	7,39	32,82
2014-2015	42,95	59,06	59,06	59,06	42,95	59,06	59,06	32,82	7,39	7,39	32,82

Notes:

- Per a cada tipus de vehicle es mostra la tarifa més representativa per nombre de vehicles.
- Els imports reflectits no inclouen l'IVA ni la taxa de la DGT.
- En l'any 2000 s'introdueix la prova de contaminants que s'ha de realitzar en cada inspecció.
- Fins 2007 no comença l'obligatorietat de l'ITV per als ciclomotors (des de 21/03/2007 progressivament i mensualment fins a 20/02/2008), i per això no figuren tarifes en els exercicis anteriors (Reial Decret 711/2006)
- A partir de 2007 la tarifa de la prova d'emissió sonora en ciclomotors i motocicletes s'inclou en la tarifa general de la inspecció. Les tarifes corresponents a la resta de vehicles no inclouen l'import de la dita prova, que solament sobra als vehicles domiciliats en la Comunitat Valenciana.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'IVACE.

Evolució de la tarifa d'emissió sonora

Dates	Import
22/06/2004	8,00
01/04/2005	8,26
01/04/2006	8,56
01/04/2007	8,79
01/04/2008	9,16
01/04/2009	9,29
01/04/2010	9,29
01/04/2011	9,30
01/04/2012	9,30
01/04/2013	9,30
01/04/2014	2,48
01/04/2015	2,48

Font: Acords del Consell sobre fixació de tarifes.

ANNEX IX

Tarifes de primera inspecció periòdica per comunitats autònomes i tipus de vehicle. Tarifes de segona inspecció per comunitats autònomes. Any 2015. Euros

Comunitat Autònoma	Ciclomotor (sense catalitzador)	Motocicleta (catalitzador)	Quadricicle (dièsel)	Turisme (catalitzador)	Turisme (dièsel)	Mercaderies fins a 3500 kg	Mercaderies més de 3500 kg	Autobús	Remolcs mercaderies	Tractor agrícola	Remolc agrícola
Galícia	16,41	25,12	16,41	28,97	35,25	35,25	45,46	45,46	25,12	14,22	14,22
Astúries	19,67	19,67	24,46	28,10	28,10	33,55	45,02	45,17	45,17	33,55	33,55
Cantàbria	17,76	24,83	21,14	35,38	40,05	40,05	53,45	53,45	34,85	18,60	18,60
País Basc	19,00	19,00	35,11	35,11	35,11	35,11	51,85	51,85	30,04	30,04	30,04
La Rioja	15,20	15,20	15,20	25,83	33,54	42,11	51,99	51,99	37,41	24,61	24,61
Navarra	12,30	12,30	12,30	24,30	24,30	27,40	34,50	34,50	34,50	24,30	12,30
Aragó	14,82	14,82	14,82	29,68	37,01	37,01	50,32	45,40	35,50	27,46	11,92
Catalunya	14,14	14,14	14,14	30,10	34,22	41,98	52,41	52,41	34,09	26,91	5,59
Comunitat Valenciana	11,29	11,29	23,96	30,82	40,20	42,95	59,06	59,06	32,82	7,39	7,39
Mallorca	13,08	18,18	39,61	26,89	39,61	46,74	71,51	71,51	36,17	21,77	13,08
Menorca	12,38	17,07	45,51	32,30	38,62	45,51	70,05	70,05	34,56	27,61	27,61
Eivissa	10,00	14,00	31,00	20,00	28,00	31,00	46,00	46,00	23,00	15,00	10,00
Formentera	12,00	12,00	28,00	28,00	28,00	28,00	60,00	60,00	60,00	28,00	28,00
Múrcia oficial	11,20	16,70	28,20	29,60	41,10	41,10	56,10	56,10	24,10	24,10	24,10
Múrcia concessionària	11,20	16,69	28,13	29,71	41,15	41,15	56,79	57,79	24,22	24,22	24,22
Andalusia	17,61	27,11	21,90	32,25	36,44	36,44	52,49	52,49	31,61	25,56	25,56
Canàries	13,01	17,08	24,54	30,17	37,63	42,73	50,80	50,80	26,21	31,20	31,20
Extremadura oficial	26,45	26,45	26,45	26,45	26,45	26,45	48,25	48,25	48,25	26,45	26,45
Extremadura concessionària	31,74	31,74	31,74	31,74	31,74	31,74	48,25	48,25	48,25	26,45	26,45
Castella i Lleó	12,34	18,58	24,69	30,74	36,85	36,85	50,30	50,30	32,32	24,50	24,50
Castella - La Manxa	13,62	20,28	28,15	28,77	36,64	36,64	49,90	49,90	27,48	21,35	10,68
Madrid	35,49	35,49	35,49	28,95	39,95	39,95	74,05	74,05	55,40	28,95	28,95
Ceuta	13,13	24,34	47,88	40,36	47,88	47,88	69,06	69,06	27,99	28,28	28,28
Melilla	17,82	22,57	27,32	30,89	35,64	39,20	59,40	59,40	29,70	29,70	29,70

Font: Dades facilitades per l'IVACE i dades obtingudes de les webs oficials de les comunitats autònomes.

Tarifa dels vehicles més representatius i mitjana per comunitat autònoma (sense IVA i taxa DGT). 2015

Comunitat autònoma (3)	Ciclomotor	Motocicleta	Quadricicle	Turisme (catalitzador)	Turisme (dièsel)	Mercaderies PMA<3.500 kg	Mercaderies PMA>3.500 kg	Autobusos	Valor mitjà
Navarra	12,30	12,30	12,30	24,30	24,30	27,40	34,50	34,50	22,74
Astúries	19,67	19,67	24,46	28,10	28,10	33,55	45,02	45,17	30,47
Aragó	14,82	14,82	14,82	29,68	37,01	37,01	50,32	45,40	30,49
Galícia	16,41	25,12	16,41	28,97	35,25	35,25	45,46	45,46	31,04
La Rioja	15,20	15,20	15,20	25,83	33,54	42,11	51,99	51,99	31,38
Catalunya	14,14	14,14	14,14	30,10	34,22	41,98	52,41	52,41	31,69
Castella i Lleó	12,34	18,58	24,69	30,74	36,85	36,85	50,30	50,30	32,58
Castella - La Manxa	13,62	20,28	28,15	28,77	36,64	36,64	49,90	49,90	32,99
Canàries	13,01	17,08	24,54	30,17	37,63	42,73	50,80	50,80	33,35
Extremadura (2)	29,10	29,10	29,10	29,10	29,10	29,10	48,25	48,25	33,88
Andalusia	17,61	27,11	21,90	32,25	36,44	36,44	52,49	52,49	34,59
Comunitat Valenciana (1)	11,29	11,29	23,96	30,82	40,20	42,95	59,06	59,06	34,83
Múrcia (2)	11,20	16,70	28,17	29,66	41,13	41,13	56,45	56,95	35,17
País Basc	19,00	19,00	35,11	35,11	35,11	35,11	51,85	51,85	35,27
Balears (2)	11,87	15,31	36,03	26,80	33,56	37,81	61,89	61,89	35,64
Cantàbria	17,76	24,83	21,14	35,38	40,05	40,05	53,45	53,45	35,76
Melilla	17,82	22,57	27,32	30,89	35,64	39,20	59,40	59,40	36,53
Ceuta	13,13	24,34	47,88	40,36	47,88	47,88	69,06	69,06	44,95
Madrid	35,49	35,49	35,49	28,95	39,95	39,95	74,05	74,05	45,43
Valor mitjà (2)	**16,62**	**20,15**	**25,31**	**30,31**	**35,93**	**38,06**	**53,51**	**53,28**	**34,15**

(1) S'ha eliminat el cost de la prova d'emissió sonora -2,48 euros- per a fer-ne la comparació en termes homogenis amb la resta de comunitats autònomes.
(2) En les comunitats autònomes amb diverses tarifes s'ha calculat la mitjana d'aquestes.
(3) Les tarifes que es mostren no inclouen l'IVA ni la taxa de la DGT.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'IVACE

Tarifes de segona inspecció per comunitats autònomes

Andalusia	Fins als dos mesos de la primera: les segones revisions són gratis i les terceres i successives inspeccions paguen tarifa de 9,11 €. Si es passa dels dos mesos des de la primera inspecció, se li aplica tarifa completa.
Aragó	Segones, gratuïtes fins els dos mesos si es passa en una ITV gestionada per la mateixa empresa adjudicatària a Aragó.
Astúries	Per a successives inspeccions de comprovació de defectes o haver sobrepassat la data d'inspecció: 15,90 €
Mallorca	Els primers 7 dies (amb <= 4 defectes greus) no es paga segona inspecció si no passa per línia (sense prova), entre el 8é dia i 2 mesos es paga 30% d'una primera, després es paga una primera.
Menorca	Hi ha tarifes de segona i no s'explicita a partir de quan han d'abonar-se. Per a defectes mecànics, un 50% i per l'emissió de contaminants, un 70% de l'import de la taxa de la primera inspecció, respectivament.
Eivissa	Els primers 7 dies (amb <= 4 defectes greus) no es paga segona inspecció si no passa per línia (sense prova), entre el 8é dia i 2 mesos es paga l'import establit en l'ordenança (en funció del tipus de vehicle) i després dels dos mesos de la primera, es paga el 100% de la taxa corresponent.
Formentera	Els primers 7 dies no es paga segona inspecció, entre el 8é dia i 2 mesos es paga l'import establit en l'ordenança (en funció del tipus de vehicle) i després dels dos mesos de la primera, es paga el 100% de la taxa corresponent.
Canàries	No hi ha referència a les segones revisions en el BOC. Segons pàgina d'internet (cita prèvia): *"Si la primera inspecció ha sigut desfavorable, la segona és gratuïta si es presenta dins dels 15 dies hàbils següents al de la primera inspecció. Després es cobrarà el 50% fins als dos mesos, i passat aquest temps es considerarà nova inspecció"*.
Cantàbria	Gratuïta dins dels quinze dies hàbils següents al de la primera inspecció. A partir del termini anterior i dins dels dos mesos naturals des de la data de la primera inspecció, la tarifa serà del 70% de la corresponent a la inspecció periòdica. Si es fa després de dos mesos naturals a partir de la primera s'abonarà el 100% de la tarifa establida. En tots els casos la tarifa serà referida a l'apartat que va originar la segona o successiva inspecció.
Castella - La Manxa	Gratuïta si es realitza dins dels dos mesos des de la primera inspecció. Després, 100% de la tarifa corresponent.
Castella i Lleó	Gratuïta si es realitza dins del termini indicat en el primer informe i sense que, en cap cas, se superen els dos mesos des de la primera inspecció. Després, 100% de la tarifa corresponent.
Catalunya	Gratuïta si es realitza dins dels 15 dies des de la primera inspecció. Després 60% de la tarifa corresponent si es realitza.
Ceuta	Si es realitza dins dels seixanta dies des de la primera inspecció, la tarifa es liquidarà pel 70% de la quantia corresponent segons el quadre de tarifes. Si es realitza posterior al termini anterior, s'aplica la tarifa corresponent en la seua totalitat.
Extremadura concessionària	Totes les segones inspeccions són gratuïtes. Les terceres i successives inspeccions paguen tarifa de 3,98 €.
Extremadura oficial	
Galícia	Sense informació. Segons empresa: "[…] *si superes la data límit per a presentar el vehicle la inspecció per rebuig, es farà un examen complet del vehicle i es pagaran les taxes corresponents*". Sembla que la segona i successives revisions, dins del dit termini, són gratuïtes.
Madrid	No hi ha tarifes oficials publicades.
Melilla	Segones gratuïtes. Terceres i successives inspeccions per esmena de defectes, 10,04 €. Segons pàgina web cita prèvia: *"Si el vehicle es presenta a inspecció passats dos mesos naturals de la data de primera inspecció, es meritarà la tarifa completa corresponent"*.
Múrcia concessionària	Segona i successives inspeccions s'aplicaran les exempcions previstes en la Llei d'Acompanyament a la Llei de Pressupostos Generals de la Comunitat Autònoma de la Regió de Múrcia per a l'any 2015, per a la taxa T640.
Múrcia oficial	
Navarra	Gratuïta en la mateixa estació on es va realitzar la primera inspecció. Si es realitzen en estació ITV distinta, la tarifa serà del 50% de les assenyalades per a la inspecció de què es tracte.
País Basc	Gratuïta si es realitza dins del termini d'un mes des de la primera inspecció. A partir d'aquest termini, 100% de la tarifa.
La Rioja	Dins del mes següent a la primera no es merita tarifa. Entre 1 i 2 mesos després, un 70% de la tarifa corresponent. Si es realitza més de 2 mesos després, el 100% de la tarifa corresponent.
Comunitat Valenciana	La tarifa per a les segones i successives inspeccions és del 75% de la primera i del 100% del suplement d'emissions, independentment de quan es realitze.

Font: Elaboració pròpia a partir dades de l'IVACE i webs de comunitats autònomes

ANNEX X

Tarifes ponderades per comunitats autònomes i tipus de vehicle. Any 2015. Euros

Tarifa mitjana ponderada per comunitat autònoma i per tipus de vehicle (sense IVA i taxa DGT). Tarifes i inspeccions per comunitat autònoma i tipus de vehicle. 2015

Comunitat autònoma	Tarifes (sense IVA i taxa DGT)					Inspeccions periòdiques per tipus de vehicle					
	Motocicletes i ciclomotor	Turismes	Mercaderies PMA<3.500 kg	Mercaderies PMA>3.500 kg	Autobusos	Motocicletes i ciclomotor	Turismes	Mercaderies PMA<3.500 kg	Mercaderies PMA>3.500 kg	Autobusos	Total
Navarra	12,30	24,30	27,40	34,50	34,50	13.288	247.401	81.168	13.877	1.275	357.009
Astúries	19,67	28,10	33,55	45,02	45,17	13.911	317.133	55.214	10.514	1.887	398.659
Extremadura	29,10	29,10	29,10	48,25	48,25	10.209	213.240	66.037	7.485	1.044	298.015
Balears	13,59	30,18	37,81	61,89	61,89	37.026	325.784	88.379	9.986	3.413	464.588
Galícia	20,77	32,11	35,25	45,46	45,46	52.310	963.579	191.575	28.121	6.563	1.242.148
La Rioja	15,20	29,69	42,11	51,99	51,99	6.191	112.342	37.639	5.525	417	162.114
Catalunya	14,14	32,16	41,98	52,41	52,41	202.108	1.800.028	466.921	68.446	11.840	2.549.343
Castella – La Manxa	16,95	32,71	36,64	49,90	49,90	46.857	894.528	297.729	68.776	5.436	1.313.326
Aragó	14,82	33,35	37,01	50,32	45,40	26.947	434.875	141.863	22.028	2.328	628.041
Melilla	20,20	33,27	39,20	59,40	59,40	1.114	22.573	5.107	372	75	29.241
Andalusia	22,36	34,35	36,44	52,49	52,49	206.346	2.234.931	613.102	71.041	10.960	3.136.380
Castella i Lleó	15,46	33,80	36,85	50,30	50,30	44.924	848.031	213.708	55.016	4.896	1.166.575
País Basc	19,00	35,11	35,11	51,85	51,85	31.233	553.379	43.425	16.143	3.978	648.158
Comunitat Valenciana	11,29	35,51	42,95	59,06	59,06	**112.602**	**1.258.952**	**298.324**	**46.465**	**6.226**	**1.722.569**
Madrid	35,49	34,45	39,95	74,05	74,05	81.673	1.515.183	223.705	29.281	11.360	1.861.202
Múrcia	13,95	35,39	41,13	56,45	56,95	36.635	440.886	123.022	27.365	2.501	630.409
Canàries	15,05	33,90	42,73	50,80	50,80	35.092	632.018	278.338	23.451	7.436	976.335
Cantàbria	21,30	37,72	40,05	53,45	53,45	12.919	185.284	37.765	7.584	1.018	244.570
Ceuta	18,74	44,12	47,88	69,06	69,06	2.487	20.404	4.373	350	77	27.691
Tarifa mitjana Estat	**18,39**	**33,12**	**38,06**	**53,51**	**53,28**	**973.872**	**13.020.551**	**3.267.394**	**511.826**	**82.730**	**17.856.373**

Font: Dades de tarifes facilitades per l'IVACE. Dades inspeccions periòdiques d'ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat. Elaboració pròpia per a l'obtenció de la tarifa mitjana ponderada.

Comunitat autònoma	Import anual (nombre inspeccions vehicles x tarifa)						
	Motocicletes i ciclomotor	Turismes	Mercaderies PMA<3.500 kg	Mercaderies PMA>3.500 kg	Autobusos	Total import recaptat	TMP s/total
Navarra	163.442	6.011.844	2.224.003	478.757	43.988	8.922.034	24,99
Astúries	273.629	8.911.437	1.852.430	473.340	85.236	11.596.072	29,09
Extremadura	297.031	6.204.218	1.921.347	361.151	50.373	8.834.119	29,64
Balears	503.137	9.831.143	3.341.875	618.031	211.230	14.505.416	31,22
Galícia	1.086.405	30.938.053	6.752.623	1.278.460	298.372	40.353.913	32,49
La Rioja	94.103	3.334.872	1.584.978	287.245	21.680	5.322.878	32,83
Catalunya	2.857.907	57.890.983	19.602.964	3.587.475	620.573	84.559.903	33,17
Castella – La Manxa	794.226	29.255.538	10.908.791	3.431.922	271.256	44.661.734	34,01
Aragó	399.355	14.500.907	5.250.350	1.108.449	105.691	21.364.751	34,02
Melilla	22.497	750.891	200.194	22.097	4.455	1.000.134	34,20
Andalusia	4.613.897	76.758.705	22.341.437	3.728.942	575.290	108.018.271	34,44
Castella i Lleó	694.525	28.659.208	7.875.140	2.767.305	246.269	40.242.446	34,50
País Basc	593.427	19.429.137	1.524.652	837.015	206.259	22.590.489	34,85
Comunitat Valenciana	1.271.277	44.705.386	12.813.016	2.744.223	367.708	61.901.608	35,94
Madrid	2.898.575	52.198.054	8.937.015	2.168.258	841.208	67.043.110	36,02
Múrcia	510.967	15.602.956	5.059.280	1.544.617	142.419	22.860.239	36,26
Canàries	527.959	21.425.410	11.893.383	1.191.311	377.749	35.415.812	36,27
Cantàbria	275.110	6.987.986	1.512.488	405.365	54.412	9.235.361	37,76
Ceuta	46.594	900.224	209.379	24.171	5.318	1.185.686	42,82
Estat	**17.924.063**	**434.296.953**	**125.805.344**	**27.058.134**	**4.529.485**	**609.613.978**	**34,14**
Tarifa mitjana ponderada Estat	**18,40**	**33,35**	**38,50**	**52,87**	**54,75**		

Anàlisi de la convergència de tarifes

Comunitat autònoma	Import TMP	Ordre	Import TM	Ordre	Diferència TMP-TM	Divergència màxima TMP	Divergència màxima TM	Convergència TMP	%convergència TMP	Variació TMP/TM
Navarra	24,99	1	22,74	1	2,25	-9,15	-11,41	-9,15	-26,8%	9,9%
Astúries	29,09	2	30,47	2	-1,38			-5,05	-14,8%	-4,5%
Extremadura	29,64	3	33,88	10	-4,24			-4,50	-13,2%	-12,5%
Balears	31,22	4	35,64	15	-4,42			-2,92	-8,5%	-12,4%
Galícia	32,49	5	31,04	4	1,44			-1,65	-4,8%	4,7%
La Rioja	32,83	6	31,38	5	1,45			-1,31	-3,8%	4,6%
Catalunya	33,17	7	31,69	6	1,48			-0,97	-2,8%	4,7%
Castella - La Manxa	34,01	8	32,99	8	1,02			-0,13	-0,4%	3,1%
Aragó	34,02	9	30,49	3	3,53			-0,12	-0,4%	11,6%
Melilla	34,20	10	36,53	17	-2,33	17,83	22,69	0,06	0,2%	-6,4%
Andalusia	34,44	11	34,59	11	-0,15			0,30	0,9%	-0,4%
Castella i Lleó	34,50	12	32,58	7	1,91			0,36	1,0%	5,9%
País Basc	34,85	13	35,27	14	-0,41			0,71	2,1%	-1,2%
Comunitat Valenciana	**35,94**	**14**	**34,83**	**12**	**1,11**			**1,80**	**5,3%**	**3,2%**
Madrid	36,02	15	45,43	19	-9,41		11,28	1,88	5,5%	-20,7%
Múrcia	36,26	16	35,17	13	1,09			2,12	6,2%	3,1%
Canàries	36,27	17	33,35	9	2,93			2,13	6,3%	8,8%
Cantàbria	37,76	18	35,76	16	2,00			3,62	10,6%	5,6%
Ceuta	42,82	19	44,95	18	-2,13	8,68		8,68	25,4%	-4,7%

Font: Dades d'inspeccions periòdiques ITV del Ministeri d'Economia, Indústria i Competitivitat i de tarifes facilitades per l'IVACE.

ANNEX XI

Resum de les inversions previstes en els plecs i les executades pels concessionaris. Euros

Zones objecte de concessió	Valor estimat inversió noves instal·lacions	Valor estimat inversions addicionals	Valor total inversió estimada	Inversió noves instal·lacions realitzada	Altres inversions noves instal·lacions concessionari	Inversions addicionals realitzades	Valor total inversions realitzades
Zona 1 - Castelló	0	83.240	**83.240**	0	2.543.569	3.087.148	**5.630.717**
Zona 2 - València Nord	558.430	168.584	**727.014**	1.751.260	3.355.571	No informa	**5.106.831**
Zona 3- València Oest	1.166.781	66.712	**1.233.493**	4.243.504	3.439.243	3.455.291	**11.138.039**
Zona 4 - València Sud	1.216.629	140.336	**1.356.965**	3.611.583	0	5.302.536	**8.914.119**
Zona 5 - Alacant	608.314	72.422	**680.736**	0	0	No informa[22]	**0**
Zona 6 - Redovà (*)	0	n/a	**0**	0	7.690.982	0	**7.690.982**
Zona 7 - Oriola (*)	0	n/a	**0**	0	1.660.446	0	**1.660.446**
Total	**3.550.155**	**531.295**	**4.081.449**	**9.606.347**	**18.689.812**	**11.844.975**	**40.141.134**

(*) En la informació facilitada no és possible distingir entre inversió en noves estacions i altres inversions en les existents.

Font: Plecs que regeixen la contractació i informació rebuda dels concessionaris i l'IVACE.

L'import de les inversions realitzades pels concessionaris de les quals s'ha rebut informació (9.606.347 euros) supera clarament els imports estimats per l'Administració. Hi cal afegir les noves inversions no previstes realitzades pels concessionaris que es mostren en el quadre anterior, que representen, almenys, uns altres 9,3 milions d'euros realitzades pels concessionaris dels lots 1, 2 i 3.

No s'ha disposat de la informació desagregada relativa a la inversió econòmica que ha representat l'adquisició pels concessionaris de les quatre estacions mòbils i quatre unitats mòbils agrícoles estipulades en els plecs. El resum de les inversions totals realitzades per lots inclou les instal·lacions, tant les fixes com les mòbils i agrícoles.

[22] En al·legacions, el concessionari ha tramés una relació de les inversions realitzades en el període 1998-2015 per un import global de 5.266.264 euros. D'aquest import, el 43,3% ha sigut destinat a la construcció de noves instal·lacions. L'import restant s'ha destinat a l'adequació o renovació de les ja existents.

ANNEX XII

Evolució de la plantilla del personal a les estacions d'ITV. 1997-2015

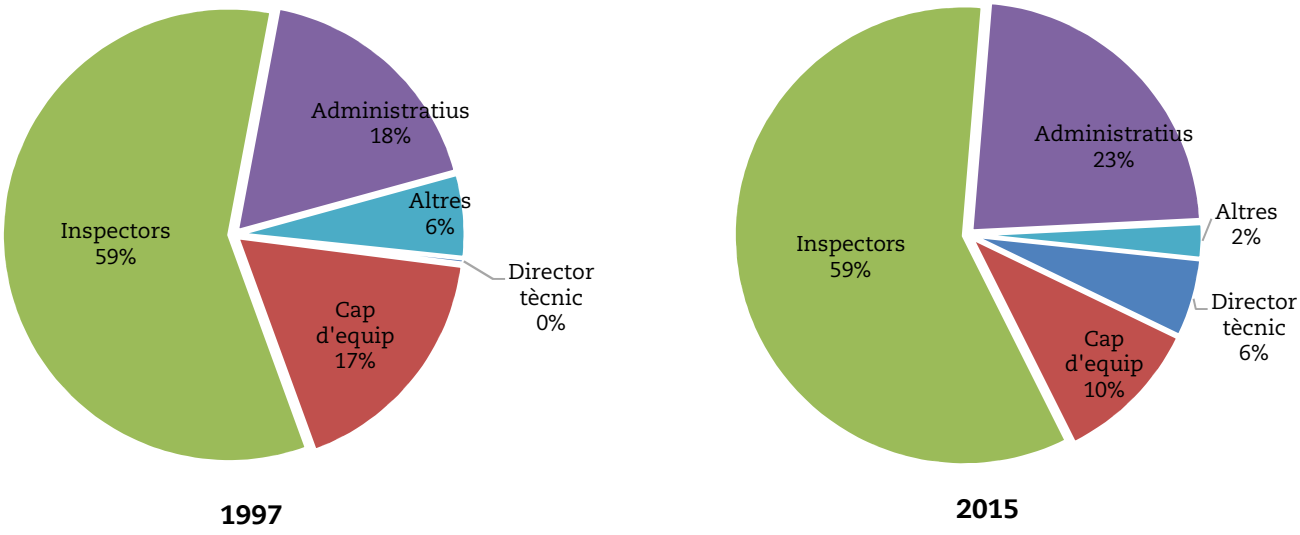
Evolució de la plantilla de personal en les estacions ITV

Lots	S/ annex II plecs 1997*	2004	2010	2014	2015	Diferència 1997-2015*	% Increment
Lot 1	43	85	106	106	127	84	195,3%
Lot 2	58	83	91	97	95	37	63,8%
Lot 3	79	97	107	127	119	40	50,6%
Lot 4	61	80	93	112	115	54	88,5%
Lot 5	46	74	107	121	128	82	178,3%
La màxima lots 1 a 5	*287*	*419*	*504*	*563*	*584*	*297*	*103,5%*
Lot 6	44	62	75	74	70	26	59,1%
Lot 7	17	26	34	36	36	19	111,8%
La màxima lots 6 i 7	*61*	*88*	*109*	*110*	*106*	*45*	*73,8%*
Total CV	**348**	**507**	**613**	**673**	**690**	**342**	**98,3%**

* Les dades inicials dels Lots 6 i 7 corresponen a la informació facilitada pels esmentats concessionaris a 31/12/1998.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE.

Plantilla de personal en les estacions d'ITV. 1997 i 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE.

Als 287 treballadors amb què comptaven les estacions d'ITV gestionades pel SEPIVA en 1997, cal afegir 61 empleats corresponents a les dues estacions existents en el sud de la província d'Alacant (Redovà i Oriola). Per tant, la plantilla de personal a finals de 1997 era de 348 treballadors.

A 31 de desembre de 2015, el personal que presta els seus serveis en aquestes estacions havia experimentat un increment global mitjà del 98,3%.

El personal dels lots 2, 3, 4 i 6 presenta, però, un increment sensiblement inferior.

Pel que fa a la categoria d'inspectors mecànics (responsables de passar les inspeccions tècnics als vehicles) en els plecs figura una dotació preexistent de 168 persones per als 5 lots que es liciten, i es preveu un creixement fins a 2015 del 57,7%, el que representa 265 treballadors.

Evolució de la plantilla d'inspectors mecànics en les estacions d'ITV

Lots	S/ annex II plecs 1997*	2004	2010	2014	2015	Diferència 1997-2015*	% Increment	% Inspectors s/total plantilla 1997	% Inspectors s/total plantilla 2015
Lot 1	24	40	58	60	78	54	225,0%	55,8%	61,4%
Lot 2	37	50	45	49	47	10	27,0%	63,8%	49,5%
Lot 3	48	61	67	83	78	30	62,5%	60,8%	65,5%
Lot 4	34	41	53	63	64	30	88,2%	55,7%	55,7%
Lot 5	25	47	73	75	81	56	224,0%	54,3%	63,3%
La màxima lots 1 a 5	*168*	*239*	*296*	*330*	*348*	*180*	*107,1%*	*58,5%*	*59,6%*
Lot 6	21	32	46	46	42	21	100,0%	47,7%	60,0%
Lot 7	10	9	14	14	15	5	50,0%	58,8%	41,7%
La màxima lots 6 i 7	*31*	*41*	*60*	*60*	*57*	*26*	*83,9%*	*50,8%*	*53,8%*
Total CV	**199**	**280**	**356**	**390**	**405**	**206**	**103,5%**	**57,2%**	**58,7%**

* Les dades inicials dels lots 6 i 7 corresponen a la informació facilitada pels esmentats concessionaris a 31/12/1998.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'IVACE.

La comparació realitzada mostra que, en tres casos, els increments produïts han sigut inferiors o propers a les previsions, encara que l'increment mitjà global és molt superior.

TRÀMIT D'AL·LEGACIONS

Prèviament al tràmit d'al·legacions i d'acord amb el que preveu la secció 3200 del *Manual de fiscalització* d'aquesta Sindicatura, l'esborrany previ de l'Informe va ser comentat amb el personal responsable de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i de l'Àrea de Vehicles de l'IVACE, en una reunió mantinguda el 28 de juny de 2017. Per tal d'aconseguir que la reunió fóra operativa, l'esborrany previ esmentat va ser tramés a les dues entitats el 19 de juny de 2017.

En l'esborrany de l'Informe es van recollir, si calia, les observacions i aquesta Sindicatura va efectuar les modificacions que va considerar oportunes, derivades de la fase a què abans hem fet referència.

Posteriorment, en compliment del que va acordar el Ple de les Corts Valencianes en la reunió del dia 22 de desembre de 1986, així com de l'Acord del Consell d'aquesta Sindicatura de Comptes pel qual va tenir coneixement de l'esborrany d'Informe, aquest va ser remés el 7 de juliol de 2017 al conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i a l'Associació d'Entitats Concessionàries de la Comunitat Valenciana per a la Inspecció Tècnica de Vehicles-AECOVA ITV perquè formularen les al·legacions que que estimaren convenients. El termini per fer-ne les al·legacions finalitzava el 21 de juliol de 2017.

Dins del termini concedit, les dues entitats han formulat les al·legacions que han considerat pertinents AECOVA-ITV i la mercantil APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, SL, concessionària del lot 5.

En relació amb el contingut de les al·legacions i el seu tractament, cal assenyalar el següent:

1) Totes han estat analitzades detingudament

2) Les al·legacions admeses s'han incorporat al contingut de l'Informe.

En els annexos XIII i XIV s'incorporen el text de les al·legacions formulades i l'informe justificat que s'hi ha emés, que ha servit a aquesta Sindicatura per a estimar-les o desestimar-les.

APROVACIÓ DE L'INFORME

D'acord amb els articles 17.*f* de la Llei de la Generalitat Valenciana 6/1985, d'11 de maig, de Sindicatura de Comptes i 60.*e* del seu Reglament i, en compliment dels Programes Anuals d'Actuació de 2016 i 2017 d'aquesta Institució, el Consell de la Sindicatura de Comptes, en la reunió del dia 27 de juliol de 2017, va aprovar aquest Informe d'auditoria operativa.

València, 27 de juliol de 2017
EL SÍNDIC MAJOR

Vicent Cucarella Tormo

ANNEX XIII

Al·legacions presentades

SINDICATURA DE COMPTES DE LA COMUNITAT VALENCINA

SINDIC DE COMPTES

D. ANTONIO MIRA-PERCEVAL PASTOR,

SINDICATURA DE COMPTES DE LA COMUNITAT VALENCIANA
REGISTRE GENERAL
DATA: 21/07/2017 13.55
Núm: 201703108 ENTRADA

MANUEL TRIGO CASANUEVA, con DNI número 02850312-Z, en calidad de Presidente de la ASOCIACIÓN DE ENTIDADES CONCESIONARIAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECOVA-ITV (en adelante, AECOVA), con N.I.F número G96789219, y con domicilio a efectos de notificaciones en Valencia, Calle Pintor Sorolla, 11-4°, comparece ante este organismo y como mejor proceda

EXPONE

Que en fecha 7 de julio de 2017, me ha sido notificado el Borrador del Informe "Auditoria operativa de la explotación de concesión administrativa del servicio público de Inspección Técnica de Vehículos a la Comunidad Valenciana. Ejercicios 1997-2015." (en adelante el "**informe**"), efectuado por este Organismo, otorgándonos un plazo de alegaciones que finalizará el día 21 de julio de 2017; trámite que vengo a cumplimentar en forma y plazo mediante este escrito, con base en las siguientes:

Alegaciones que se formulan al borrador del informe

"Auditoría operativa de la explotación de la concesión administrativa del servicio público de inspección técnica de vehículos (ITV) en la Comunidad Valenciana. Ejercicios 1997-2015"

Dado que la estructura del informe es tal que sintetiza en los apartados 1.- MAGNITUDES CLAVES Y HECHOS RELEVANTES, 2.- OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA AUDITORÍA, 3.- CONCLUSIONES y 4.- RECOMENDACIONES, todos los análisis y conclusiones que se derivan de los distintos Apéndices (desde el número 1, hasta el apéndice número 6), seguido de la información que se analiza en los Anexos desde el número I, hasta el número XII, es decir estos primeros apartados recogen las conclusiones de los análisis realizados en los sucesivos apéndices y anexos, este documento de alegaciones se va a ocupar de forma principal de las distintos consideraciones realizadas en estos cuatro apartados principales, con cita, en todo caso, de aquellos puntos de apéndices y anexos de los que es extraída y sintetizada la conclusión o recomendación.

De modo particular, el apartado 1 "MAGNITUDES CLAVES Y HECHOS RELEVANTES", sintetiza los principales aspectos relacionados con los distintos puntos que analiza el informe, y que son desarrollados con profusión y detalle principalmente en **el apartado 3 "CONCLUSIONES"** y en el apartado **4 "RECOMENDACIONES".** Por todo lo que antecede, las alegaciones se van a centrar en estos dos últimos apartados y se hará referencia igualmente a aquellos APÉNDICES y ANEXOS de los que provenga la información analizada, de forma que cualquier referencia a Apartado, párrafo, cuadro, apéndice o anexo se entenderán que son referencias a Apartados, párrafos, cuadro, apéndices o anexos del informe.

PRIMERA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado a), párrafo 1, Pag, 11; 1997 modelos de gestión ya existentes previamente a la CV

Como recoge el informe, en 1997 la Comunidad Valenciana optó por un modelo de gestión que venía a ser el más común de entre los modelos de gestión de explotación del servicio de ITV que ya existían en ese momento en España.

En el **Apéndice 3, apartado 2, cuadro 11, página 43**, puede verse en resumen cuáles eran los modelos de gestión que existían en el año 1997, año en el que se toma la decisión del cambio de modelo de gestión de la Comunidad Valenciana, para iniciar la gestión régimen concesional a partir del año 1998.

Puede apreciarse que existían tres (3) Comunidades Autónomas en modelo de gestión directa, diez (10) Comunidades Autónomas con el modelo de gestión indirecta por concesión administrativa y sólo una (1) Comunidad Autónoma en régimen de autorización administrativa. Existían, además, varias Comunidades Autónomas en las que coexistían el modelo de gestión pública directo, con el concesional que se aplicaba a diferentes estaciones.

La conclusión de todo ello es, no sólo que era el más común, sino que era el **mayoritariamente empleado** en todo el territorio nacional, y que la Comunidad Valenciana fue la última en incorporarse al régimen concesional, **la que lo hizo más tarde.** De las diecisiete (17) Comunidades en quince (15) de aquellas existía ya el modelo de gestión indirecta en concesión administrativa, tanto de forma exclusiva, como coexistiendo con la gestión directa de la administración pública en función de cada estación de ITV.

La consecuencia lógica, fue un incremento sustancial en los términos económicos de la concesión, con cánones de licitación, de prestación de servicios auxiliares, así como otros importes a pagar por los concesionarios como los alquileres, mucho más altos que los precedentes de otras Comunidades Autónomas.

Los mayores cánones y gastos a pagar repercuten directamente en la concesión suponiendo un incremento de los costes, algo que es específico de la Comunidad Valenciana, que no puede dejarse de lado respecto de la valoración de las tarifas asociadas al servicio y que difieren en cada Comunidad Autónoma, lo cual se tratará en los apartados correspondientes, es lógico que si los costes impuestos en la licitación son más altos, también lo deben ser las tarifas.

SEGUNDA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado a), párrafo 1, Pag, 12; Exclusividad Geográfica

El informe aborda el tema de la "exclusividad geográfica" asociado al régimen concesional de la Comunidad Valenciana. La exclusividad geográfica, es una condición inherente a toda concesión administrativa, siendo la administración la que siempre, en un régimen concesional, autoriza de forma previa, la apertura de nuevos establecimientos para la prestación del servicio, y es por tanto esencial el concepto de exclusividad geográfica en términos de la inexistencia de libertad absoluta por parte de cualquier operador autorizado para la apertura de estaciones de ITV en todo el territorio sobre el que se establece la exclusividad, ya que depende de las autorizaciones expresas y previas de la administración.

No puede entenderse, no obstante, el concepto de exclusividad geográfica, como una potestad exclusiva de los operadores de la concesión respecto a los vehículos a pasar la ITV, ya que son estos, y no los operadores de ITV, los que deciden con total libertad y no sujetos a ninguna exclusividad u obligación donde pasarán sus revisiones.

En efecto, en el Estado español el procedimiento de inspección de ITV es único y definido por el correspondiente Ministerio y aplicado por cada Comunidad Autónoma, lo que permite asegurar y garantizar la libre recepción del servicio en todo el territorio nacional por parte de los usuarios, sin que exista obligación ni "exclusividad geográfica" a alguna que pueda limitar el libre tránsito y elección de estación para recibir el servicio a ningún usuario.

Esta falta de obligación que pudiera asociarse a la citada exclusividad geográfica, queda perfectamente reflejada en el informe, en la denominada como TASA DE HUIDA (**Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado L), párrafo 9, Pag, 23; Cuadro 4,** También **Apéndice 6, Cuadro 41, página 98)**), con un índice facilitado por la DGT de los vehículos que pasan sus inspecciones fuera de la propia Comunidad Autónoma. De la misma manera los vehículos dentro de la propia Comunidad Autónoma pasar sus inspecciones donde les convenga y sin ninguna obligación respecto a su origen geográfico.

TERCERA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado b), párrafo 6, Pag, 13, limitación a la libre competencia

También pag 45.- ***obligaciones de los concesionarios a la formalización del contrato de concesión***

No podemos compartir el criterio vertido por el informe respecto a que las condiciones económicas establecidas para las fianzas y el canon de gestión exigidos en la licitación del concurso en el año 1997, "*podrían haber supuesto una limitación a la libre competencia y a la concurrencia en la licitación de empresas*" teniendo en cuenta que la legislación en materia de contratación pública, establece como norma la presentación de garantías para la licitación, solo excepcionada para situaciones puntuales como los contratos menores o de urgencia, así como la necesidad de analizar la solvencia técnica y económica de los licitadores con carácter previo a la adjudicación de los concursos. La aportación de garantías en fase de licitación tienen como finalidad garantizar la seriedad, solvencia, viabilidad económica, técnica y operativa de los licitadores del concurso.

En todo caso, debe considerarse al amparo de lo descrito en la alegación primera, que lo elevado de los importes decididos por la administración valenciana en el concurso de 1997, tanto para el importe de licitación, como del resto de las contraprestaciones que han de prestar los concesionarios (canon de servicios auxiliares y canon de ocupación de elementos de la administración) a favor de la administración, al principio y en pago directo y previo a la adjudicación, y a lo largo de la vida del contrato, son consecuencia del análisis que la propia administración realiza en ese momento sobre lo acontecido y sucedido en las otras 15 comunidades autónomas que anteriormente han transitado al modelo de concesión administrativa (como recoge el **Apéndice 3, apartado 2, cuadro 11, página 43),** por lo que a los efectos del análisis en términos de beneficios para la administración, es evidente que resultó extraordinariamente beneficioso.

Por contra, y por lógica, el acceso de las entidades privadas a la licitación y adjudicación de los contratos resultó extraordinariamente más gravosa y cara de lo que habían resultado situaciones equiparables en otras comunidades en los años anteriores. Costes estos que detalla este informe de forma clara y extensa a lo largo de sus páginas y que supone parte de los factores que deben ser considerados a los efectos de la elaboración, por parte de la administración, de las tarifas que remuneran el servicio durante toda la vida de la concesión.

CUARTA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado c), párrafo 5, Pag, 13; subrogación del personal

también pag 48; ***obligaciones incluidas en el Pliego previas a la firma del contrato***

La obligación contenida en Pliego para los adjudicatarios, en términos de obligaciones laborales al amparo del artículo 44 del E.T. de la subrogación del personal que se escribe con todo detalle en los pliegos de condiciones que rigen el contrato, es, hoy, del todo irrelevante.

Existen mecanismos claros, precisos y competentes para que los trabajadores, en el caso de que no se hubiera cumplido con la citada obligación, pudieran reclamar el derecho que les asiste en la jurisdicción social, de lo que por otra parte, tampoco existe constancia en el informe, por lo que debe entenderse bien resuelta y a satisfacción de todas las partes esta obligación de subrogación, realizada en el momento oportuno. La falta de acreditación 19 años después en algunos de los casos, insistimos, es del todo irrelevante puesto que la jurisdicción social garantiza el cumplimiento de la obligación en todos los casos.

QUINTA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado c), párrafo 8, Pag, 14; Supervisión SEPIVA/IVACE

No compete a esta parte calificar la actuación supervisora y de control realizada por la administración durante la vida del contrato, pero sí queremos destacar que debido al incremento continuo de la complejidad de las inspecciones que se realiza a los vehículos, que por la evolución del manual de inspección desde inicios del contrato hasta la fecha, además de la inclusión de numerosas nuevas pruebas, métodos y operativas de trabajo, hacen que ya de por sí la inspección periódica haya sufrido enormes variaciones en términos de complejidad y adición de trabajo y esfuerzo en todos los tipos de vehículos en estos casi 20 años de contrato, por lo que es evidente que la labor de supervisión de la administración a los operadores ha sufrido igualmente un muy considerable incremento en su complejidad a lo largo de estos mismos años.

SEXTA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado d), párrafo 2, Pag, 14; Inspecciones 1998-2015

También Apartado 1.- MAGNITUDES CLAVES Y HECHOS RELEVANTES, apartado 1, punto 7, línea ½, página 5

También Apéndice 3, Subobjetivo 1.4., apartado; *inspecciones técnicas de vehículos realizadas en el periodo 1998-2015*, página 51

La simplificación que en este apartado hace el informe respecto al incremento de las inspecciones de ITV realizadas en la Comunidad Valenciana durante el periodo 1998- 2015, concluyendo que se ha producido un un incremento de 75,5%, no siendo incorrectas, no parecen apropiadas, al no poner el énfasis en asuntos también relevantes, y conocidos y detallados por el propio informe en otros apartados.

En primer lugar, el incremento de 75,5%, entre las inspecciones realizadas en el periodo 1998 - 2015, se distribuye en un tiempo de 18 años, lo cual supone que durante el periodo considerado las inspecciones han crecido a un ritmo del 3,35 % anual. Ahora bien, como expresamente recoge el informe en el **ANEXO IV, sobre las caducidades de los tipos de vehículos**, la incorporación en septiembre del 2008 como inspección periódica de la prueba a los ciclomotores, vehículos a los que no se realizaba inspección hasta esa fecha, aporta en el caso de la Comunidad Valenciana un importante número de inspecciones que no existía antes de 2008 y que explica en gran medida el crecimiento de inspecciones en términos absolutos en el periodo considerado.

Desde el año 1998 al 2015 se han sucedido variaciones en los incrementos de inspecciones, incluso con años de variación negativa, con una enorme fluctuación de los índices de crecimiento anual respecto años

anteriores a partir del 2008/2009 como consecuencia de la incorporación (Sept-2008), como inspección periódica, de la prueba de ciclomotores. Ha de tenerse en cuenta que la Comunidad Valenciana, es la tercera comunidad de España en número de ciclomotores, y que en términos de inspección, supone alrededor de un 6% de las inspecciones y con importante variación entre años pares e impares como consecuencia de la diferente caducidad inicial que presentaba la nueva incorporación de los ciclomotores.

Por lo tanto, entendemos que debiera darse mayor énfasis a que en ese 75% de incremento se ha dado, no solo por la evolución del parque de automóviles, si no por la incorporación de nuevas inspecciones, en una cifra en torno al 6% anual a partir del año 2008 correspondiente a la incorporación a la inspección periódica de la prueba de los ciclomotores. Este hecho permitiría explicar con mayor precisión las variaciones realmente habidas de crecimientos anuales de inspecciones evitando distorsiones por falta de homogeneidad en sus cálculos.

Igualmente entendemos necesario señalar que las variaciones de inspecciones que ocurren en cada ejercicio se corresponden con acontecimientos socio-económicos ajenos a la actuación de los operadores de ITV, sobre los que no tiene absolutamente ninguna influencia, y que entran dentro de lo que el propio informe explica en el apartado (**Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado f), EQUILIBRIO FINANCIERO DE LA CONCESIÓN, párrafo 1, Pag, 16, entre otros),** del riesgo y ventura recogido en el artículo 24 del PCAP del contrato. De hecho, como se ha mencionado, existen años de variación negativa, es decir de reducción del número de inspecciones respecto año anterior (ver año 2012).

Por último, pone en comparación el informe, el número de inspecciones realizadas anualmente, de forma real por los concesionarios, respecto de "***las previsiones que figuraban en los anexos del cuaderno informativo facilitado a los licitadores del concurso***", cifrando en un 14%, por término medio, el número de inspecciones anual en que se supera los datos de ese cuaderno informativo.

No parece procedente ninguna comparación de datos reales con los datos que aparecen en el cuaderno informativo. Y esto por como el propio informe conoce y trata con correcta objetividad, los datos que incorpora aquel cuaderno que acompañaba a la licitación no tienen nada que ver con los pliegos, ni con el contrato y no tienen valor contractual, siendo únicamente un elemento informativo con el fin de servir de base a los licitadores para que pudieran realizar sus estudios correspondientes. Por lo tanto ninguna comparación de datos reales debe hacerse, hoy, con la simulación de datos recogidos en el documento denominado; cuaderno informativo, previo al contrato.

Solicitamos mediante estas alegaciones que toda comparación entre datos reales de las inspecciones realizadas por el conjunto de concesionarios, siete (7), en la Comunidad Valenciana en el periodo de análisis del informe de 1997 a 2015, y el número de inspecciones que aparece en el cuaderno informativo no sea incluido en el informe, por cuanto el cuaderno informativo no es una referencia válida, (**Apéndice 2, Objetivo, 1, pag 41**) ni obligación contractual alguna contra la que comparar ni las inspecciones, ni los resultados o márgenes de la actividad de los concesionarios.

En efecto, siguiendo la coherencia y objetividad que el propio informe despliega en el análisis que realiza en el **APÉNDICE 3.-OBSERVACIONES SOBRE LOS PRINCIPIOS DE EFICIENCIA, EFICACIA Y ECONOMÍA DE LA GESTIÓN Y SOBRE EL CONTROL DE LA PRESTACIÓN POR PARTE DE LA GENERALITAT , Subobjetivo 1.1.-** ***¿qué parámetros y datos fueron tenidas en cuenta por la Generalitat para adoptar la decisión sobre el modelo de gestión de las ITV?*****, Pág 41, Párrafo, 3.-** indica

> *"La única documentación existente en el expediente es un "Cuaderno informativo" que indica en su apartado 0 – Introducción., "...que el documento parte del proyecto de reorganización del*

servicio público relativo a la ITV en nuestra Comunitat en el que se plantea el tránsito de un régimen de gestión directa a través de la empresa pública SEPIVA a un régimen de gestión indirecta". Así mismo dicho documento señala que su objeto es facilitar –a los posibles licitadores del concurso convocado para la contratación. La información adicional necesaria a la que figura en los pliegos para que estos puedan formular sus ofertas, especificando claramente que este documento no forma parte de los citados pliegos. Este documento –que no reviste carácter contractual ni puede considerarse a los efectos una memoria económica..."

Resultando por lo tanto un ejercicio estéril cualquier comparación entre datos reales y aquellos contenidos en el cuaderno informativo, y por pura coherencia debería desaparecer la referencia de la página 14 referente al crecimiento medio en torno al 14% de unos datos con otros.

Parece también exigible en este informe, y el propio apéndice 3 parece el lugar apropiado, para que la sindicatura de Comptes describa de forma somera pero clara cómo las hipótesis y criterios con los que se construye las proyecciones financieras en el cuaderno informativo son meras hipótesis lineales, simples y básicas en todas las variables que afectan a las proyecciones numéricas que se realizan en base a datos reales del periodo 1992-1996, y que por tanto no recogen ninguna de las variables socioeconómicas que han tenido lugar desde el año 1998 hasta hoy y que son las responsables de las variaciones del número de inspecciones, y que por lo tanto no pudieron ser recogidas por aquel cuaderno informativo.

Si bien la comparación, como hemos reiterado, no debe hacerse al no ser un documento contractual, existen otros factores que hacen que cualquier comparación sea totalmente estéril, entre otras citaremos tres:

- Cabe destacar que el cuaderno informativo sólo recoge una proyección teórica de inspecciones asociadas a los 5 lotes que licitaron al concurso, y no recoge lo que el propio cuaderno denomina "***zona Orihuela***" que corresponde a las inspecciones que anteriormente a 1998 eran realizadas por empresas autorizadas ajenas al SEPIVA en la Comunidad Valenciana, y que posteriormente se adhirieron a la concesión a partir de 1998 como lotes número 6 y 7, que se cita el informe, y que sí que son consideradas para calcular el número de inspecciones reales realizadas.
- El cuaderno informativo, desarrolla un modelo matemático para proyectar las inspecciones futuras en base a los datos ciertos del periodo 1992-1995. Y sin embargo debido a la simplicidad del modelo ya presenta diferencias significativas en los años 1995, 1996 y 1997, entre las inspecciones reales y las teóricas indicadas en el cuaderno informativo, aún gestionado por la administración pública y previo a la entrada en vigor del contrato en 1998 por parte de los concesionarios. La diferencia entre las inspecciones reales realizadas por la administración en 1997 respecto a las proyectadas en el cuaderno informativo ascienden a un 3,88%_en el primer año de proyecciones. Error que por supuesto no se corrige y se acumula durante los 25 años de proyecciones económicas.
- Por último, volvemos a recordar que en 2008 la inspección se extendió a los ciclomotores, lo que ha supuesto un incremento de inspecciones de aproximadamente un 6%, que fluctúa en años pares e impares por la diferente caducidad de incorporación a la inspección periódica inicial.

Es igualmente significativo cómo el propio cuaderno informativo prevé para el año 2015 para el conjunto de los concesionarios de la ITV un beneficio neto antes de impuestos del 31,8% sobre los ingresos generados, y llega una cifra del 32,9% al año 2022 en el que finaliza la concesión. Datos todos ellos basados en las hipótesis con las que se construyeron las citadas proyecciones financieras y no incluía la aplicación de la actualización con IPC ni de los ingresos ni de los gastos en base a la aplicación de la hipótesis de "*pesetas constantes*" con la que se construyeron las proyecciones financieras.

(Estos datos se encuentran en el **anexo IX.1;** ***estados financieros proyectados*** del cuaderno informativo que se aportó para licitar en el concurso)

Es extraordinariamente significativo, y consideramos que debiera tener un punto específico de desarrollo por parte de la Sindicatura de Comptes en el informe, el criterio financiero de "**pesetas constantes**" que el cuaderno informativo aplica a todas las variables económicas lo largo del tiempo para simplificar los cálculos, y que de forma equivocada y errónea ha llevado la administración a la interpretación de que la no existencia de actualización del IPC en el cuaderno informativo, le legitimaba para la congelación de tarifas llevada a cabo desde el año 2010 hasta la actualidad, y que previsiblemente podrá ser corregido en sede judicial. Está fuera de toda duda que si una magnitud se mantiene invariable a lo largo del tiempo en un modelo realizado en moneda constante, significa que en moneda corriente está sometida a la evolución de la inflación; por lo tanto, tanto para ingresos como para gastos, y por lo tanto el cuaderno informativo consideraba la actualización de las tarifas durante toda la vida de la concesión.

Insistimos, que por lógica y coherencia, ninguna comparación debiera hacerse hoy, de datos reales con aquellos del Cuaderno Informativo cuya pretensión se limitaba a una simulación de datos que cada licitador debería adaptar a su libre criterio para concursar, a su Riesgo y Ventura, pero de ninguna manera resultar vinculante para el contrato del adjudicatario.

Es el equívoco que la administración valenciana ha tenido sobre la interpretación de los datos de ese cuaderno informativo no vinculante el que ha llevado a la situación de controversia jurídica en la que el sector se encuentra.

SEPTIMA ALEGACIÓN

Apéndice 3.- Cuadro 13, Pag, 50; Cuadro IVACE Inspecciones comparadas Cuaderno Informativo con Inspecciones Reales

Se incluye en este apéndice una comparación en los años más significativos que considera esta sindicatura, entre las inspecciones reales y las que figuraban en el cuaderno informativo.

Entendemos que de ninguna manera procede esta comparación, por lo descrito de forma extensa en la alegación sexta.

En cualquier caso de ninguna manera puede aceptarse que en los títulos de este cuadro que procede del IVACE, según la fuente que cita el informe, aparezca la denominación **PREVISIÓN PLIEGO**, puesto que de ninguna manera es una previsión contenida en pliegos.

Hemos visto que una vez más, ninguna previsión sobre el número de inspecciones figura en los pliegos, como de forma repetida y correcta se encarga este informe de explicar en sus diferentes apartados, por lo que no procede mantener este título en el cuadro recibido del IVACE que a nuestro juicio no puede de ninguna manera mantenerse con ese título incorrecto.

No procede la comparación entre ambas magnitudes como hemos explicado en la alegación sexta, pero el caso de mantener la comparación de ventas en las explicaciones oportunas porque son magnitudes SIMPLEMENTE NO COMPARABLES. Y entendemos, por tanto, que de mantenerse el cuadro comparativo, debiera cambiarse el título por; **previsiones del cuaderno informativo**, y añadir las explicaciones que se citan en nuestra alegación sexta.

Apréciese como ese cuadro que se recibe del IVACE e incorpora el informe de la Sindicatura de Comptes pone en todo caso en comparación los datos de los primeros 5 lotes, y posteriormente aportar los datos de

los lotes 6 y 7, donde evidentemente no existía "previsión pliegos", puesto que no figuraban en los números contenidos en aquel folleto informativo como se ha explicado conveniente.

De ahí nuestra petición en la alegación sexta de que el informe de la Sindicatura de Comptes recoja las hipótesis con las que se confeccionó el cuaderno informativo y explique la ausencia de datos de los lotes números 6 y 7, además de la linealidad de las proyecciones consecuencia de las hipótesis con las que se construye las proyecciones financieras, se ponga de manifiesto el error cometido en el año 97 que se arrastra durante todos los años de esas proyecciones financieras y se evite la comparación impropia con datos reales, dada la confusión que crea y ha existido por todos estos motivos.

OCTAVA ALEGACIÓN

Apartado 3..- CONCLUSIONES, apartado D), párrafo 4, Pag, 15; Tasa de Rechazo

También Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado L), párrafo 3 y ss, Pag, 22; ***Tasa de Rechazo***

También Apéndice 3, Subobjetivo 1.4., apartado; ***inspecciones técnicas de vehículos realizadas en el periodo 1998-2015*****, página 52 y ss**

También Apéndice 5, párrafo 5, pag 86

En este apartado se echa en falta la no publicación de las tasas de rechazo equivalente del resto de Comunidades Autónomas de España. El hecho de que en la Comunidad Valenciana se cobre una tarifa correspondiente al 75% de la parte de la primera inspección rechazada, hace que en la Comunidad Valenciana, el número de vehículos rechazados y en riesgo de seguridad vial sea enormemente inferior comparado con todo el resto de comunidades de España.

Nos parece oportuno que figurara una tabla de comparación en términos de tasa de rechazo, como la que aparece de la Comunidad Valenciana en el **Apéndice 3.- Cuadro 14, Pag, 53; Tasas de Rechazo**

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMPETITIVIDAD

DATOS DE LAS INSPECCIONES PERIÓDICAS
ITV 2016
TOTAL ESPAÑA

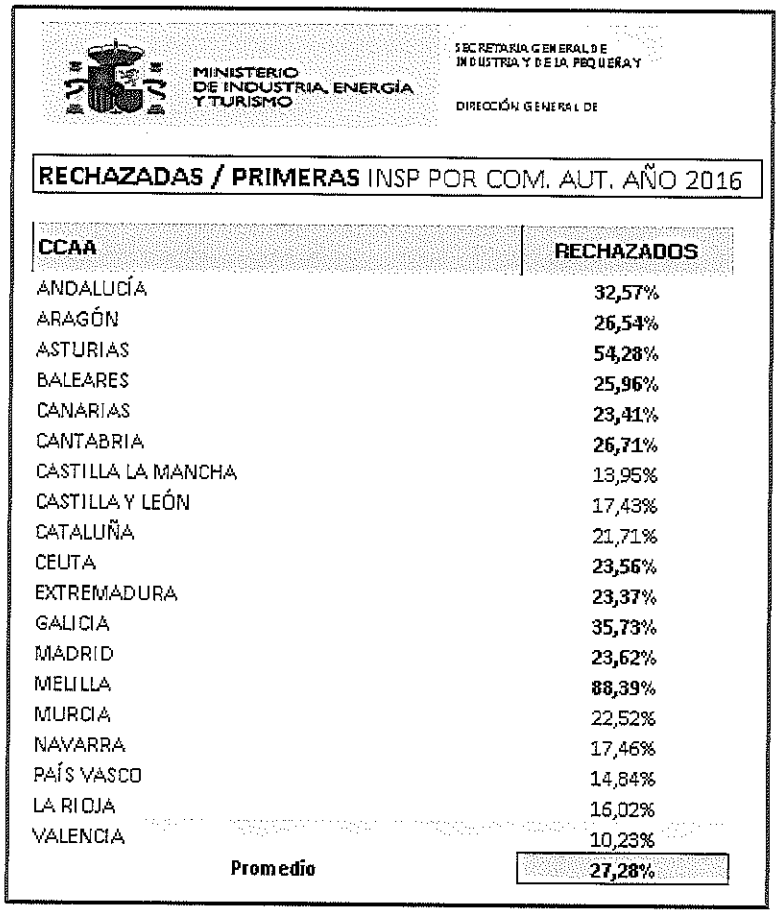
PRIMERAS INSPECCIONES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS AÑO 2016

VEHÍCULOS TOTALES		TIPO DE VEHÍCULO									
		MOTOCICL. Y CICLOMOTOR.	TURISMOS PARTICULARES	RESTO TURISMOS	MERCANCÍAS PMA < 3500	MERCANCÍAS PMA > 3500	AUTOBUSES	REMOLQUES Y	VEHÍCULOS AGRÍCOLAS	OTROS	TOTAL
		FRECUENCIA DE DEFECTOS									
VEHÍCULOS CON INSPECCIÓN FAVORABLE	ANDALUCÍA	150.018	1.800.205	16.798	441.179	45.028	6.156	24.263	18.071	6.528	**2.508.246**
	ARAGÓN	22.160	352.689	4.046	106.050	15.413	1.671	12.253	41.416	3.332	**559.010**
	ASTURIAS	11.433	212.636	3.159	31.222	5.893	1.164	3.098	6.540	3.317	**278.462**
	BALEARES	34.850	258.488	27.101	69.314	6.411	2.656	2.647	1.819	536	**403.822**
	CANARIAS	28.932	457.909	80.535	227.877	16.365	5.526	7.042	318	1.343	**825.847**
	CANTABRIA	10.536	153.559	1.295	30.117	3.752	796	2.080	2.903	394	**205.436**
	CASTILLA LA MANCHA	41.685	734.800	57.349	253.647	61.600	4.765	48.096	89.413	6.249	**1.297.804**
	CASTILLA Y LEÓN	36.827	748.946	5.011	178.465	47.032	4.111	37.300	94.936	5.135	**1.155.763**
	CATALUÑA	164.223	1.375.219	158.731	361.222	49.866	9.096	36.379	34.257	5.107	**2.194.100**
	CEUTA	2.230	17.405	141	2.793	286	71	41	0	20	**23.047**
	EXTREMADURA	16.382	301.640	1.988	84.061	11.481	1.656	6.991	22.279	1.974	**448.464**
	GALICIA	38.703	742.627	3.070	129.776	16.068	4.507	10.843	72.104	13.492	**1.031.190**
	MADRID	68.109	1.229.783	69.785	173.423	23.997	9.698	10.221	3.149	1.841	**1.590.012**
	MELILLA	839	9.705	2.626	1.544	134	35	273	0	43	**15.401**
	MURCIA	29.793	330.070	23.272	91.716	21.057	1.707	17.091	9.396	2.216	**526.318**
	NAVARRA	12.600	210.010	8.833	65.684	11.070	1.039	6.607	15.153	7.727	**340.723**
	PAÍS VASCO	31.071	505.607	3.806	36.294	13.073	3.457	9.686	6.138	1.600	**610.733**
	LA RIOJA	5.948	95.286	4.737	31.492	4.915	379	3.177	15.023	741	**161.698**
	VALENCIA	97.322	1.188.507	10.651	267.732	43.980	5.609	28.453	26.015	3.181	**1.671.450**
	TOTAL	**803.921**	**10.723.077**	**483.150**	**2.583.608**	**397.421**	**64.101**	**268.541**	**458.931**	**64.776**	**15.847.526**
VEHÍCULOS RECHAZADOS EN INSPECCIÓN	ANDALUCÍA	39.602	526.130	3.211	188.898	29.635	4.744	16.280	4.243	2.245	**816.988**
	ARAGÓN	5.584	84.000	601	36.291	7.667	680	6.093	6.456	1.002	**148.374**
	ASTURIAS	2.585	111.401	823	24.815	4.716	666	2.270	1.600	2.285	**151.161**
	BALEARES	7.074	82.719	3.982	24.283	4.202	825	1.481	80	183	**104.829**
	CANARIAS	6.522	102.084	11.938	58.077	8.373	2.050	3.805	35	438	**193.322**
	CANTABRIA	2.522	36.716	269	11.052	2.119	260	1.180	654	100	**54.872**
	CASTILLA LA MANCHA	4.797	92.872	8.180	45.428	10.419	835	10.118	7.546	867	**181.064**
	CASTILLA Y LEÓN	6.341	122.398	545	43.675	10.628	929	7.470	8.614	504	**201.504**
	CATALUÑA	41.195	253.639	28.116	111.870	22.394	2.923	13.953	1.301	971	**476.362**
	CEUTA	208	3.801	27	1.465	83	10	31	0	4	**5.429**
	EXTREMADURA	2.437	63.341	229	26.302	3.764	496	2.501	3.333	390	**104.793**
	GALICIA	10.707	243.343	555	61.799	12.555	1.996	9.235	14.232	13.937	**368.419**
	MADRID	13.918	281.033	12.334	55.620	7.166	2.108	2.592	529	303	**375.603**
	MELILLA	185	8.047	1.596	3.290	215	33	235	1	11	**13.613**
	MURCIA	5.266	68.823	4.302	27.771	6.139	683	4.908	222	369	**118.543**
	NAVARRA	1.583	32.465	1.486	15.844	3.228	207	2.889	738	1.043	**59.484**
	PAÍS VASCO	4.360	69.001	578	9.372	3.617	533	2.312	372	263	**90.608**
	LA RIOJA	733	14.286	806	6.663	962	44	712	1.613	86	**25.905**
	VALENCIA	10.327	111.186	488	36.591	5.655	667	5.138	771	158	**170.981**
	TOTAL	**165.946**	**2.289.085**	**80.066**	**791.106**	**143.997**	**20.689**	**93.203**	**52.601**	**25.159**	**3.661.854**

(Fuente un ministerio de economía, industria y competitividad para el año 2016)

A estos efectos se aporta la información recibida del propio Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, con los datos de las inspecciones periódicas de ITV de todas las comunidades de España en el año 2016, así como los vehículos que resultaron rechazados (todos los rechazados; en los que puede haber repeticiones), también de cada comunidad en ese periodo, de la que se pueden extraer las conclusiones que se aportan en el siguiente cuadro que supone el rechazo de vehículos rechazados sobre las primeras inspecciones periódicas por comunidad autónoma y para el año 2016.

Puede comprobarse claramente como la Comunidad Valenciana dispone de un ratio de rechazo que es el menor de toda España, lo que implica un menor número de vehículos en circulación en riesgo de seguridad vial.



MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y

DIRECCIÓN GENERAL DE

RECHAZADAS / PRIMERAS INSP POR COM. AUT. AÑO 2016

CCAA	RECHAZADOS
ANDALUCÍA	**32,57%**
ARAGÓN	**26,54%**
ASTURIAS	**54,28%**
BALEARES	**25,96%**
CANARIAS	**23,41%**
CANTABRIA	**26,71%**
CASTILLA LA MANCHA	13,95%
CASTILLA Y LEÓN	17,43%
CATALUÑA	21,71%
CEUTA	**23,56%**
EXTREMADURA	**23,37%**
GALICIA	**35,73%**
MADRID	**23,62%**
MELILLA	**88,39%**
MURCIA	22,52%
NAVARRA	17,46%
PAÍS VASCO	14,84%
LA RIOJA	16,02%
VALENCIA	10,23%
Promedio	**27,28%**

(Fuente; elaboración propia en base a los datos del ministerio de economía, industria y competitividad para el año 2016)

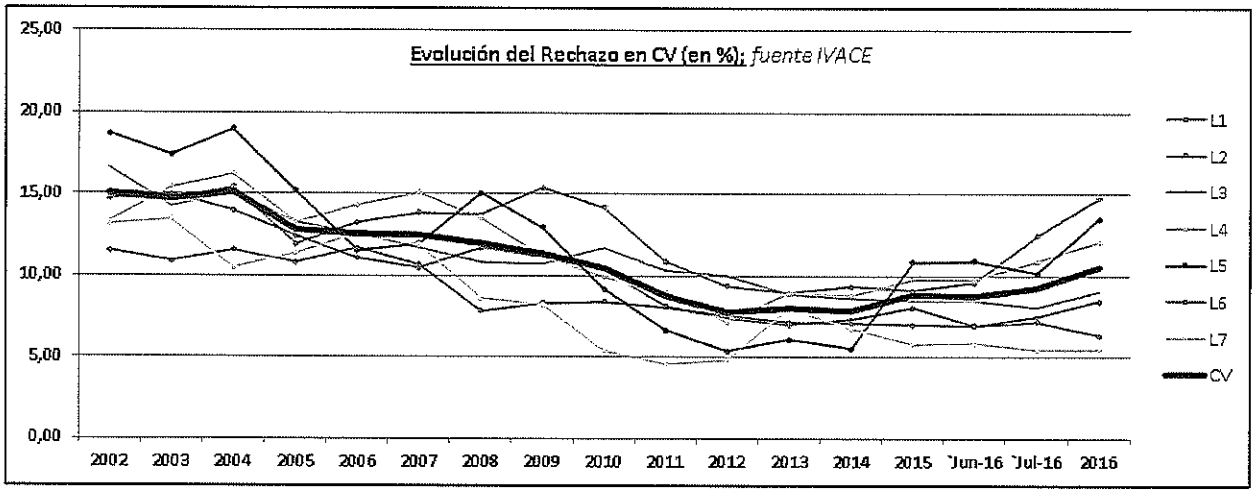
Parece igualmente oportuno reseñar que la tasa de rechazo está directamente influenciada por los cambios normativos a que obliga el Ministerio de Industria (hoy Ministerio de Economía, Industria y Competitividad)en las inspecciones. Sería relevante y la sindicatura podría recabar de la administración la documentación pertinente, para ver como un simple cambio de reglamentación en los límites de opacidad de los vehículos diesel aplicada en julio del 2016, ha elevado de forma sensible la tasa de rechazo a nivel nacional.

Aunque el dato debe ser analizado en periodos más amplios, por ejemplo de años completos, la entrada de una nueva norma en julio del 2016 hizo que a finales del ejercicio esa tasa se elevara, lo cual consideramos de relevancia a efectos informativos en este informe

.(Fuente; elaboración propia en base a los datos de inspecciones facilitados por IVACE)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Jun-16	Jul-16	2016
RESUMEN	dic.-02	dic-03	dic.-04	dic.-05	dic.-06	dic.-07	dic.-08	dic.-09	dic.-10	dic.-11	dic.-12	dic.-13	dic.-14	dic.-15	jun.-16	jul.-16	dic.-16
L1	15,13	14,95	13,97	12,43	11,11	10,48	11,71	11,20	10,47	8,13	7,41	6,98	7,34	9,05	6,94	7,46	8,48
L2	14,72	14,67	15,39	11,94	13,24	13,87	13,74	15,36	14,18	10,69	9,38	8,95	9,36	9,13	9,62	12,50	14,75
L3	16,61	14,28	15,05	13,31	12,64	11,73	10,87	10,74	11,74	10,38	10,03	8,85	8,68	8,51	8,50	8,08	9,07
L4	13,34	15,40	16,22	13,26	14,33	15,09	13,54	11,21	9,97	8,99	7,15	8,96	9,80	9,81	9,78	10,90	12,14
L5	18,72	17,41	18,98	15,18	11,56	11,98	15,04	12,96	9,20	6,66	5,40	6,11	5,52	10,85	10,94	10,18	13,51
L6	11,53	10,88	11,60	10,80	11,73	10,69	7,84	8,33	8,44	8,08	7,61	7,16	7,07	7,00	6,97	7,21	6,37
L7	13,19	13,44	10,48	11,37	12,65	11,93	8,64	8,21	5,41	4,59	4,84	7,97	6,76	5,80	5,88	5,46	5,51
CV	**15,05**	**14,69**	**15,10**	**12,85**	**12,62**	**12,49**	**12,03**	**11,37**	**10,44**	**8,75**	**7,76**	**8,00**	**7,87**	**8,82**	**8,75**	**9,26**	**10,53**
		-2,42%	2,79%	-14,90%	-1,79%	-1,00%	-3,69%	-5,46%	-8,23%	-16,14%	-11,32%	3,02%	-1,62%	12,17%	-0,84%	5,84%	13,65%

(Fuente; elaboración propia en base a los datos de inspecciones facilitados por IVACE)



Puede apreciarse claramente a partir de julio del 2016 como el efecto de una nueva norma aplicada por el ministerio tiene una enorme incidencia en las tasas de rechazo, no sólo la Comunidad Valenciana sino que hay que suponer el resto de España.

NOVENA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado e), párrafo 1, Pag, 16; Reclamaciones usuarios

Esta parte entiende que en el análisis que del número de reclamaciones de usuarios hace el informe de la sindicatura, habiendo este informe descrito como el propio IVACE cataloga las reclamaciones recibidas por conceptos, y considerándose de un nivel aceptable, aunque no se dispone de información comparativa de otras comunidades, debería hacerse un pequeño desglose al menos proporcionalmente de cuántas de estas reclamaciones se corresponden en términos de calidad de servicio y cuáles al descontento de los usuarios por el mero hecho de la aplicación de la ley y las normas; es decir por el mero hecho de tener que pasar una inspección, o cómo es lo más habitual, las quejas y reclamaciones presentadas por los usuarios por el mero hecho de que resultando rechazados en la primera inspección deban pagar un precio de penalización, en la segunda inspección, tras haber reparado el vehículo.

Entendemos que la criba o filtrado de las reclamaciones en estos términos aún rebaja más la cifra real de reclamaciones que afectan al servicio.

DÉCIMA ALEGACIÓN

Apartado 3..- CONCLUSIONES, apartado L), párrafo 2, Pag, 19; Evolución Tarifas

Se echa en falta por esta parte, en este apartado, una explicación de que el incremento del precio total que han debido pagar los usuarios que han pasado la Inspección Técnica de Vehículos, además de ser debido a la actualización de las tarifas por la aplicación del IPC, en los años en que estuvo vigente (desde el año 2001 hasta el año 2009), hay una componente de esa variación del precio, y que es la mayor, que se corresponde con la adición de nuevas pruebas a las que inicialmente existían en el año 1998, pruebas que, obviamente, no son marcadas por los Concesionarios.

Efectivamente en el año 2001 se incorpora la prueba de análisis de contaminantes, una prueba nueva que incorpora estructura de costes tanto directos como indirectos nueva, para los que la administración fija una

nueva tarifa en el año 2001, que se añade a la que ya se venía realizando anteriormente a todos los vehículos (denominada "Tarifa de mecánica").

La Tarifa de mecánica vigente al inicio del contrato en 1998, era la misma tarifa, congelada desde el año 1995, que venía aplicando SEPIVA. Esa tarifa, que resulta ser exactamente la misma que usaba el SEPIVA desde 1995, se aplica en el contrato desde 1998 hasta 2001, invariable y congelada, y ha tenido que absorber todos los costes que con precisión describe este informe, como son los asociados al canon de licitación (superior en un 30% al ofertado en el concurso), las inversiones de adaptación de líneas y equipos provenientes de la administración y que obligaba el Pliego, las nuevas inversiones aquí igualmente obligaba el Pliego en términos de nuevas líneas y nuevas estaciones de ITV que revertirán a la administración una vez terminada la concesión, el canon variable que por cada inspección que se realiza se paga al IVACE, así como los gastos de personal, a cuyo respecto conviene recordar que el contrato establecía la obligación de subrogación del personal de las estaciones, proveniente de la administración y con unas condiciones contractuales muy lesivas; en otras palabras existía una tarifa inicial que era la misma que usaba el SEPIVA desde 1995, que no se actualizó hasta el año 2001, y que pese a ser la misma, tuvo que absorber toda la multitud de costes que este propio informe describe y que debería reflejar en términos de eficiencia y eficacia de la gestión, las mejoras que para la administración supuso la concesión.

Que con los años lo que los usuarios pagan por sus vehículos se haya incrementado como explica este informe en este apartado, debiera ser matizado en los términos descritos de que no sólo supone la actualización por IPC sino también la adición de esas nuevas pruebas, que dependiendo del tipo de motor que incorpore (explosión por chispa, o explosión por compresión) supone precio de tarifa distinto por ser maquinaria y prueba distinta.

UNDÉCIMA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado L), párrafo 3 y ss, Pag, 22; Antigüedad del Parque Móvil

Se detallan en este apartado datos sobre la antigüedad de los vehículos en nuestra comunidad y se ponen en comparación con los del Estado.

La antigüedad completa del parque de vehículos es un dato significativo y explica en gran medida el crecimiento de inspecciones ocurrido en los últimos años desde el año 2008/2009. Como consecuencia de la crisis económica, consideramos relevante destacar, que en términos de turismos, que son el vehículo más representativo que afecta a los ciudadanos y a la propia ITV, la antigüedad media de los vehículos considerada como aquellos mayores de 10 años en el periodo 1998 a 2007, se situaba en torno al 55%, y desde el año 2008 hasta la fecha, el envejecimiento del parque, especialmente acentuado en los vehículos turismos, alcanza la cifra en el año 2017 de un 80% de los vehículos con antigüedad superior a los 10 años.

Esta es una situación coyuntural, insostenible, que explica el gran crecimiento de inspecciones de estos últimos años y que empieza a revertirse en cuanto la situación económica ha empezado a mejorar y permite a los ciudadanos la compra de nuevos vehículos que darán de baja a los más antiguos, bajando la edad del parque, y por lo tanto reduciendo las tasas de incremento de inspecciones para los próximos años.

Esta es la componente más importante dentro de la ecuación de ingresos que afecta a la actividad de los concesionarios, que perteneciendo al riesgo y ventura, más variación ha sufrido en estos últimos años de crisis económica.

En cualquier caso, no sólo la cifra de antigüedad que aporta el informe es apreciada sino que debiera haberse aportado un estudio de su evolución con el tiempo, para entender el efecto que la crisis económica tiene en este sector.

DUODÉCIMA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, apartado F), párrafo 6, Pag, 16; Equilibrio Financiero de la Concesión; Costes de la concesión de otras CCAA

También Apéndice 3, apartado; *equilibrio financiero de la concesión*, párrafo 1, página 67/68

Ha dispuesto la Sindicatura de Comptes de la información remitida por el resto de Comunidades Autónomas que le ha recopilado el IVACE, respecto de los costes de cada concesión que se repercute en cada Comunidad Autónoma.

Entendiendo que la Comunidad Autónoma Valenciana aún se encuentra en su primer tramo del contrato de concesión, en sus primeros 25 años, es decir no ha existido ninguna extensión o prórroga del contrato hasta la fecha, pudiera resultar de interés conocer la situación equivalente en la que se han encontrado en el resto de las comunidades autónomas de España, antes de la entrada en concesión de la Comunidad Valenciana, es decir, las obligaciones económicas derivadas de la concesión para el resto de comunidades autónomas de España en este recinto, en su primer tramo de vida del contrato, antes de las prórrogas y acuerdos a los que todas ellas han llegado en los últimos años por ser anteriores a la Comunidad Valenciana, para poder comparar en términos cuáles son los costes de concesión o como menciona el informe de la Sindicatura de Comptes, "en las obligaciones económicas derivadas de la concesión", que se establecen en una cifra del 25,3% de los ingresos estimados, en este informe.

También Apéndice 5, su objetivo 3.1, página 81, párrafos 4 y 5

Como un pequeño matiz a esta alegación, da una idea de los elevados costes que se repercuten a la concesión por parte de la administración y que de alguna manera justificar las singularidades de Tarifa que se aplica la Comunidad Valenciana, el cuarto párrafo de la página 81 donde se explica como la repercusión de los alquileres de las instalaciones de la administración, las estaciones de ITV ya existentes y que se alquilan a los concesionarios por la que estos deben pagar las rentas, además de acondicionarlas inicialmente para actualizarlas a los requerimientos técnicos exigibles al inicio del contrato, supone más de dos veces el valor neto contable en la vida de la concesión.

Por último, uno de los factores que explica la diferencia de las tarifas aplicada en la Comunidad Valenciana respecto al resto de las Comunidades Autónomas es el canon que por inspección pagan las concesionarias al propio IVACE, que a la fecha asciende a 2,82 Eur por inspección, que si se eliminara de las tarifas, como ocurre con las tasas tráfico permitiría hacer una comparación más realista entre las distintas Comunidades Autónomas, y situaría a la Comunidad Valenciana en la media de las mismas.

DECIMOTERCERA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, subobjetivo 1 . 3.- apartado; *obligaciones de los concesionarios durante el periodo de concesión,* párrafo 2 y ss, Pag, 46; Inversiones

También; Anexo VI, pag 209,

En relación con las inversiones que se detalla a lo largo de las páginas del informe, hay que mencionar que no sólo en las partidas de activo figurar las inversiones realizadas por los concesionarios, que como explica e informes superan con creces las exigidas en el contrato, sino que debe tenerse en cuenta que algunas partidas de inversión se llevan directamente a gasto cuando cabe la justificación, por ejemplo en partidas de software y aplicaciones informáticas de relativa envergadura, así como material informático y equivalente que se lleva a amortización en periodos cortos y todas aquellas inversiones realizadas en activos que han sido financiadas a través de las figuras de Leasing y Renting, cuyos importes netos contables no se corresponden con sus valores reales de adquisición.

DECIMOCUARTA ALEGACIÓN

Apartado 3.- CONCLUSIONES, subobjetivo 1 . 3.- apartado; *dotación de medios personales de las estaciones de ITV,* párrafo 1 y ss, Pag, 48; Personal

De las cifras que se nutre el informe respecto de las plantillas en cada concesionario a lo largo del tiempo, cabe añadir que la fluctuación de las necesidades de personal a lo largo de un año de actividad tienen una enorme dependencia de la estacionalidad del servicio, siendo los meses de mayo a agosto los de mayor actividad y necesidad de personal.

Es por eso que debe tenerse en cuenta el número de personal contratado temporal para realizar esas tareas excedentes a los efectos de la consideración de las plantillas en las empresas.

En cualquier caso hubiera sido deseable una comparación de las estructuras salariales asociadas a los convenios colectivos que afectan a las distintas empresas concesionarias en otras CCAA para ponerlos en comparación con los costes de personal existentes en la Comunidad Valenciana.

DECIMOQUINTA ALEGACIÓN

Apartado 1.- MAGNITUDES CLAVE Y HECHOS RELEVANTES. Pag 5. Varios puntos a modificar

En virtud de lo expuesto anteriormente, solicitamos sean corregidos los siguientes puntos de la página 5 donde se recoge en formato de resumen, los asuntos más significativos y relevantes.

Apartado 1, epígrafe 7 (*En relación con el modelo de explotación en régimen de conc…..)*

No procede la comparación de inspecciones reales con las del Cuaderno Informativo, como desarrollamos en la Alegación SEXTA (Inspecciones 1997-2015). En caso de hacerse, debería indicarse que nada tienen que ver ambas magnitudes, dadas las características meramente informativas y no vinculantes del Cuaderno Informativo, especialmente porque los datos de inspecciones del Cuaderno Informativo sólo contienen datos de 5 lotes, y los datos de inspecciones reales de 7. No son por tanto, comparables.

Apartado 3, epígrafe 3 (*En relación con las tarifas de la ITV*)

Se hace mención a la diferencia al alza, en %, de las tarifas aplicadas a turismos diésel y vehículos de mercancías hasta 3.500kg respecto a los valores del resto del Estado…. Parece necesario explicar que igualmente existen tarifas aplicadas a otros vehículos en la Comunidad Valenciana sensiblemente más bajas que las aplicadas a los mismos vehículos en el resto del Estado (motocicletas, ciclomotores, agrícolas, etc….)

Apartado 4, epígrafe 1 (*En relación con los factores que podrían influir….*)

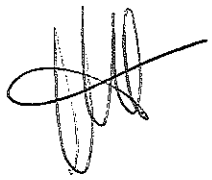
Consideramos relevante la información referenciada en nuestra Alegación UNDÉCIMA, sobre antigüedad de los vehículos, en el sentido de que los vehículos más significativos, los turismos, disponen en la actualidad de una antigüedad (considerada como vehículos mayores de 10 años) que supera el 80% en nuestra Comunidad (datos que pueden obtener en IVACE así como en la propia DGT). Y es igual de relevante explicar que la evolución de esa antigüedad ha sido del 50% desde 2007 hasta superior al 80% en 2015 consecuencia de la crisis económica sufrida.

Por esta razón solicitamos se modifique este epígrafe y se añada la citada información.

Y por lo anteriormente expuesto,

SOLICITO A ESTE ORGANISMO, que teniendo por cumplimentado el trámite de audiencia, tenga por presentado este escrito y por efectuadas las manifestaciones, a los efectos oportunos.

En Valencia, a 21 de julio de 2017



Manuel Trigo Casanueva.

Presidente de AECOVA.

SINDICATURA DE COMPTES
DE LA COMUNITAT VALENCIANA
REGISTRE GENERAL
DATA: 21/07/2017 13.58
Núm: 201703109 ENTRADA

Informe "Auditoria operativa de la explotación de concesión administrativa del servicio público de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Valenciana." Ejercicios 1997-2005.

PAA 16/20

A LA SINDICATURA DE COMPTES DE LA COMUNITAT VALENCIANA

ALEJANDRO PASTOR LÓPEZ, con NIF 21505369-R, actuando en nombre y representación de la mercantil **APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.**, con NIF B-81041444, cuya representación se acredita mediante copia de poder que se adjunta, ante la Sindicatura comparece y como mejor proceda en Derecho,

DICE

I. APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L., es concesionaria del Lote 5 del contrato de concesión de servicio público de inspección técnica de vehículos (que geográficamente abarca las zonas de Alicante, Elche y Benidorm).

II. Que he tenido conocimiento a través de AECOVA del Informe denominado *"Auditoria operativa de la explotación de concesión administrativa del servicio público de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad Valenciana"* (Código PAA 16/20) emitido por esa Sindicatura.

III. Que en diversos pasajes de dicho Informe se hace referencia a determinada información que el Lote 5 no ha remitido a esa Sindicatura.

IV. Que a la vista de ello, y sin perjuicio de que APPLUS remitió en su día toda la información requerida por vía telemática, mediante el presente escrito vengo a remitir nuevamente la documentación requerida para que pueda ser analiza por la Sindicatura e incluida en el Informe, comprensiva de los siguientes documentos que se adjuntan al presente escrito como Anexos 1 a 4:

- Inversiones realizadas Lote 5.
- Resumen personal Lote 5.
- Arrendamientos y Canones Lote 5.
- Reclamaciones Lote 5.

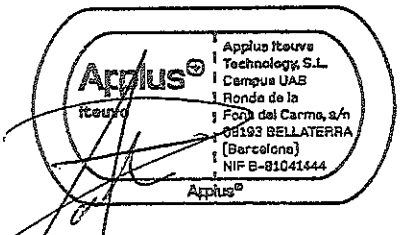
Asimismo, por lo que hace referencia al cumplimiento de las obligaciones fiscales y con la Seguridad Social en el momento de la firma del contrato, debemos señalar que dicha información se facilitó y consta en los archivos de la Administración, pues sin la misma no podría haberse suscrito el contrato administrativo.

Que el presente escrito se realiza a los únicos efectos de facilitar la información que no ha podido ser tenida en cuenta por la Sindicatura, todo ello sin perjuicio de las alegaciones que realice AECOVA al contenido de Informe, las cuales suscribimos en la medida en que, como adjudicatarios de uno de los Lotes, somos parte integrante de la citada Asociación.

Por todo lo anterior,

SOLICITA, que teniendo por presentado este escrito junto con sus Anexos, lo admita y a su tenor, tenga por aportada la documentación requerida a los efectos de integrarla en el Informe que ha sido remitido.

En Alicante, a fecha 20 de julio de 2017.



Fdo. Alejandro pastor López

APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, S.L.

ANNEX XIV

Informe sobre les al·legacions presentades

ANÀLISI DE LES AL·LEGACIONS EFECTUADES A L'ESBORRANY DE L'INFORME D'AUDITORIA OPERATIVA DE L'EXPLOTACIÓ EN RÈGIM DE CONCESSIÓ ADMINISTRATIVA DEL SERVEI PÚBLIC D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES A LA COMUNITAT VALENCIANA. EXERCICIS 1997-2015

Les al·legacions s'han analitzat diferenciant les dues entitats que les han formulades i n'informem el següent:

A) ASSOCIACIÓ D'ENTITATS CONCESSIONÀRIES DE LA COMUNITAT VALENCIANA PER A LA INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHICLES (D'ARA EN AVANT AECOVA-ITV)

Amb l'escrit de 21 de juliol de 2017, es van trametre les al·legacions a l'esborrany del dit Informe formulades per AECOVA-ITV i n'indiquem el següent:

Primera al·legació

Comentaris:

Confirmen el que expressa l'esborrany de l'Informe tant pel que fa al model de concessió vigent com a la incidència específica dels costos de la concessió en la valoració de les tarifes.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Segona al·legació

Comentaris:

L'exclusivitat geogràfica dels concessionaris i la llibertat d'elecció dels usuaris són condicions que ja estan suficientment explicades en l'esborrany de l'Informe.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Tercera al·legació

Comentaris:

La possible limitació a la lliure competència i a la concurrència en la licitació ve referida al fet que els elevats imports fixats sols permetrien presentar-se a la licitació a grans grups empresarials, de manera individual o en unió temporal d'empreses, a fi de poder fer front a les dites obligacions.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Quarta al·legació

Comentaris:

Pel que fa a l'obligació de subrogació del personal prevista en els plecs, l'esborrany de l'Informe es limita a posar de manifest que no ha sigut possible verificar-la en tots els casos.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Cinquena al·legació

Comentaris:

Resulta evident que en el transcurs del període de concessió, la Inspecció Tècnica de Vehicles i el manual d'inspecció que la regula, han patit variacions en termes de complexitat i, per tant, també la supervisió i les inspeccions que la mateixa Administració ha de realitzar.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Sisena al·legació

Comentaris:

Tal com indiquem en l'apèndix 3, apartat 1 de l'esborrany de l'Informe, el "Quadern informatiu" facilitat als possibles licitadors del concurs no té caràcter contractual i es limita a descriure, entre altres aspectes, la situació en 1997 del servei —parc mòbil, nombre d'inspeccions per a cada un dels lots, etc.— , així com projeccions financeres per a l'horitzó temporal definit que permeten avaluar de manera orientativa la rendibilitat possible de la inversió necessària; previsions financeres que estan realitzades en pessetes constants de 1996.

Per a ressaltar el caràcter merament informatiu del dit quadern que va servir de base als licitadors perquè pogueren realitzar els seus estudis corresponents, considerem necessari introduir les modificacions següents en el nostre Informe.

Conseqüències de l'Informe:

a) El punt setè del primer epígraf de l'apartat 1, "Conceptes i fets rellevants", ha de dir:

"• 75% d'increment en les inspeccions tècniques de vehicles realitzades respecte a 1998."

b) El primer paràgraf del subapartat *d*) de l'apartat 3, "Conclusions", queda redactat així

"En 2015 es van efectuar 1.994.836 inspeccions, xifra que va representar un increment del 75,5% sobre les 1.136.740 realitzades en 1998."

c) S'afegeix com a punt i seguit al contingut de l'últim paràgraf de l'apartat 1, de l'apèndix 3, el següent:

"Totes les projeccions en matèria financera-monetària es realitzen en pessetes constants de 1996."

d) El títol del quadre 13 ha de dir:

"Quadre 13. Nombre d'inspeccions d'ITV per concessionaris/lots. Inspeccions reals *versus* inspeccions previstes en el quadern informatiu facilitat en la licitació del concurs per a l'explotació del servei d'ITV"

e) En les columnes del quadre 13:

On diu "Previsió plec"

Ha de dir: "Previsió".

f) El paràgraf tercer després del quadre 13 quedarà redactat de la manera següent:

"La informació que es mostra en el quadre 13, així com la de l'annex III d'aquest Informe relativa a les inspeccions tècniques de vehicles, inclou a partir de setembre de 2008 les inspeccions corresponents a ciclomotors, obligatòries d'acord amb la normativa."

g) L'inici del paràgraf immediat anterior al gràfic 8 queda redactat així:

"Els lots 2 a 5 absorbeixen el 83,6% del total de les inspeccions de vehicles realitzades entre 1998 i 2015."

h) El títol del segon quadre de l'annex III serà el següent:

"Nombre d'inspeccions d'ITV per concessionaris/lots. Inspeccions reals *versus* inspeccions previstes en el quadern informatiu facilitat en la licitació del concurs per a l'explotació del servei d'ITV."

i) També en les columnes del dit quadre:

On diu "Previsió plec"

Ha de dir: "Previsió".

Setena al·legació

Comentaris:

Aquesta al·legació ja s'ha tingut en compte en les modificacions introduïdes en l'Informe com a conseqüència de la sisena al·legació.

Conseqüències de l'Informe:

Vegeu les modificacions descrites en la sisena al·legació.

Vuitena al·legació

Comentaris:

En l'apartat 4.3 de l'apèndix 6 de l'esborrany de l'Informe (vegeu el quadre 40 i el paràgraf que se'n relaciona), ja es mostren les xifres corresponents i es comenta la taxa de rebuig mitjana existent i la seua evolució en la resta del territori de l'Estat, comparant-la amb la de la Comunitat Valenciana per als exercicis considerats significatius.

Els possibles canvis produïts amb posterioritat al període de la nostra anàlisi, no han sigut objecte d'estudi i tractament. No obstant això, cal indicar que l'augment de la taxa de rebuig en els dos àmbits esmentats, ja s'observa en l'any 2015, amb anterioritat als canvis normatius que s'indiquen en l'al·legació.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Novena al·legació

Comentaris:

La informació facilitada en l'esborrany de l'Informe (vegeu l'annex III. Reclamacions interposades pels usuaris) es considera suficient.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Desena al·legació

Comentaris:

Encara que en l'esborrany de l'Informe ja se'n fa referència, ressaltarem que l'increment en la tarifa d'inspecció de vehicles dièsel en l'any 2000 és la conseqüència d'introduir la prova de contaminants, d'acord amb el que disposa la Directiva 92/55 CEE.

Conseqüències de l'Informe:

En l'apèndix 5, apartat 1, es modifica el contingut del segon paràgraf després del gràfic 17 en els termes següents:

"L'increment més important en les tarifes es produeix en l'any 2000 per als vehicles dièsel com a conseqüència de la introducció de la prova de contaminants que s'ha de realitzar en cada inspecció exigida per la Directiva 92/55 CEE —s'incrementen en més d'un 76%—, mentre que per als ciclomotors i motocicletes, la introducció de la prova d'emissió sonora, va comportar un increment del 139% a partir de l'any 2004. En l'annex VIII es mostra l'evolució de les tarifes de primera inspecció periòdica per anys i tipus de vehicle per al període 1995-2015".

Incloure com una nova nota al primer quadre de l'annex VIII, el següent:

"- En l'any 2000 s'introdueix la prova de contaminants que s'ha de realitzar en cada inspecció."

Onzena al·legació

Comentaris:

En l'apartat 3 de l'apèndix 6 de l'esborrany de l'Informe s'aplega suficient informació sobre l'antiguitat del parc mòbil a la Comunitat Valenciana i la seua comparança amb les dades de l'Estat en el seu conjunt.

D'altra banda, no és objecte d'aquesta fiscalització realitzar estudis o anàlisis sobre l'evolució temporal ni comprovar els efectes que poguera tindre la composició del parc mòbil com a conseqüència de la crisi econòmica sobre les xifres mostrades.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Dotzena al·legació

Comentaris:

El cànon de serveis auxiliars és una de les obligacions establides en el PCA (clàusula 21.3). Segons el dits plecs, aquest cànon respon a la contraprestació per les labors de control, arxiu i altres serveis auxiliars prestat pel SEPIVA/IVACE, segons estableix l'apartat *a)* de la clàusula 25.2 del PCA.

Perquè la comparació de tarifes fóra homogènia amb la de la resta de l'Estat no hem inclòs la taxa de la DGT ni l'IVA. Aquesta comparança l'hem efectuada per a les tarifes que s'apliquen en la primera inspecció periòdica dels vehicles més representatius. També hem eliminat a la Comunitat Valenciana l'import de la prova d'emissió sonora en tots els vehicles excepte en els ciclomotors i les motocicletes per ser obligatòria en tot l'Estat d'acord amb el Reial Decret 711/2006.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Tretzena al·legació

Comentaris:

L'esborrany de l'Informe expressa amb suficient detall la informació relativa a les inversions realitzades pels concessionaris, superior en tots els casos als imports exigits en els plecs.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Catorzena al·legació

Comentaris:

L'estudi i la comparació que proposa AECOVA en la seua al·legació sobrepassa l'abast del nostre treball, el qual, en estar fora del seu àmbit i objecte, no inclou realitzar estudis o anàlisis de les estructures salarials associades a convenis col·lectius d'empreses privades concessionàries del servei en altres comunitats autònomes.

Conseqüències de l'Informe:

Mantenir la redacció de l'esborrany de l'Informe.

Quinzena al·legació

Comentaris:

Aquesta al·legació és un compendi d'altres ja analitzades anteriorment. En concret, la sisena i la setena, la desena i l'onzena.

En les dites al·legacions ja efectuem els comentaris pertinents i les conseqüències corresponents en l'Informe.

Conseqüències de l'Informe:

Vegeu les modificacions descrites en les al·legacions corresponents.

B) APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY, SL, concessionària del lot 5 del contracte de concessió del servei d'ITV (d'ara en avant APPLUS)

La concessionària indica que l'escrit de 20 de juliol de 2017 que ens tramet es realitza als únics efectes de facilitar la informació que no ha pogut ser tinguda en compte per la Sindicatura, sense perjudici de les al·legacions que efectue AECOVA al contingut de l'Informe, les quals subscriuen, ja que són part integrant de la dita Associació.

Quant al contingut del dit escrit, n'informem el següent:

Comentaris:

Com a conseqüència dels esments fets en l'esborrany de l'Informe, APPLUS adjunta al dit escrit quadres resums i/o detalls amb determinada informació relativa a les inversions efectuades, personal, arrendaments i cànons, i reclamacions, i expressa que aquesta informació ens va ser tramesa al seu dia.

Hem d'assenyalar pel que fa a això que, en el correu electrònic de 16 de maig de 2016, la concessionària ens tramet els comptes anuals corresponents als exercicis de 2010 a 2014 i ens indica que aquests comptes es refereixen a l'activitat de l'empresa en tot Espanya, sense possibilitat de desglossar per estació ni per concessió. Quan a la resta d'informació, indiquen que ens l'aniran trametent a mesura que la tinguen disponible. Remissió que no s'ha produït en la data d'elaboració de l'esborrany de l'Informe i que es tramet ara en aquesta fase d'al·legacions.

En addició a això, la concessionària del lot 5, en l'escrit esmentat de 20 de juliol de 2017, indica que la informació justificativa relativa al compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social en el moment de la signatura del contracte es va facilitar en el seu dia a l'Administració autonòmica, perquè sense aquesta no es podria haver subscrit el contracte.

Conseqüències de l'Informe:

En el paràgraf 6 de l'apèndix 3, apartat 4, caldrà afegir una nota a peu de pàgina amb el text següent:

"En al·legacions el concessionari del lot 5 indica que la informació justificativa relativa al compliment de les obligacions fiscals i amb la Seguretat Social en el moment de la signatura del contracte, es va facilitar al seu dia a l'Administració autonòmica, ja que sense la dita informació no podria haver-se subscrit el contracte".

En el paràgraf 8 de l'apèndix 3, apartat 4, cal afegir una nota a peu de pàgina amb el text següent:

"En al·legacions, el concessionari ha tramés una relació de les inversions realitzades (vegeu l'annex XI)."

En el quadre "Reclamacions interposades pels usuaris" de l'annex III, afegir una nota a peu de pàgina amb el text següent:

"En al·legacions el concessionari del lot 5 ha tramés la informació relativa a les reclamacions presentades pels usuaris en quatre dels cinc exercicis sol·licitats. Aquestes reclamacions sumen un total de 274 per a les estacions d'Alacant, Elx i Benidorm."

En el quadre de l'annex XI, línia 6, columna 7 (Zona 5-Alacant), afegir una nota a peu de pàgina amb el text següent:

"En al·legacions, el concessionari ha tramés una relació de les inversions realitzades en el període 1998-2015 per un import global de 5.266.264 euros. D'aquest import, el 43,3% ha sigut destinat a la construcció de noves instal·lacions. L'import restant s'ha destinat a l'adequació o renovació de les ja existents."