



EKONOMIAREN GARAPEN,
JASANGARRITASUN ETA
INGURUMEN SAILA

Industria Sailburuordetza

Proiektu Estrategikoen eta Industria-
Administrazioaren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y
MEDIO AMBIENTE

Viceconsejería de Industria

Dirección de Proyectos Estratégicos y
Administración Industrial

MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO (MAIN) DEL PROYECTO DE ORDEN DE MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE 9 DE DICIEMBRE DE 2019 POR LA QUE SE REGULAN LAS TARIFAS APLICABLES EN EL ÁMBITO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS POR LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO, EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO, PARA EL AÑO 2020.

La presente Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) se emite en observancia de lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, que establece que “el centro directivo competente para la instrucción del expediente elaborará con carácter preceptivo una memoria del análisis de impacto normativo, que deberá contener o reiterar respecto a la orden de inicio cualquier extremo que pueda ser relevante a criterio del órgano proponente y, en todo caso”, los aspectos que se abordan a continuación:

a) Oportunidad de la propuesta y alternativas de regulación estudiadas

Se estima necesario aprobar un proyecto normativo como éste para introducir el concepto tarifario de “diligencia”, para contemplar supuestos que en la actualidad, o bien se reconducen al concepto de “tramitación”, o bien no son objeto de compensación tarifaria.

Como primera alternativa a la elaboración de una Orden de modificación de la vigente Orden de 9 de diciembre de 2019, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se regulan las tarifas aplicables en el ámbito de la Inspección Técnica de Vehículos por los Concesionarios del Servicio, en el ámbito de aplicación de la Comunidad Autónoma del País Vasco, para el año 2020 (BOPV núm. 242, de 20 de diciembre de 2019), se ha considerado la elaboración de una Orden que derogue y sustituya en su totalidad esta última, lo cual no se ha estimado finalmente oportuno por ser escasos y limitados los cambios que pretenden efectuarse sobre aquélla.

En segundo lugar, no se ha estimado oportuno no modificar la Orden, pues ello podría continuar generando perjuicios a las personas usuarias, a las personas concesionarias y, en general, al servicio público.

También se ha valorado dotar de una nueva regulación a los supuestos de gratuidad de las segundas inspecciones, habida cuenta de que la vigente Orden establece que la inspección es gratuita si se efectúa en el plazo de un mes y en la misma estación ITV, mientras que el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, establece que el plazo para subsanar los defectos es de dos meses (art. 11, apartados 1 a 3), que la segunda inspección tiene como objeto la inspección de los “elementos defectuosos” (art. 11, apartado 6), y que “existe libertad de elección de la estación ITV para efectuar tanto la primera inspección técnica como las inspecciones sucesivas tras la subsanación de defectos” (art. 11, apartado 8).

Donostia - San Sebastián, 1 – 01010 VITORIA-GASTEIZ



Finalmente, se ha descartado modificar el régimen de gratuidad de las segundas inspecciones por diversas razones, que pueden sintetizarse del siguiente modo: en primer lugar, se considera adecuado fijar en un mes el plazo durante el cual es gratuita la segunda inspección, tanto porque ello puede constituir un importante incentivo para que la subsanación de los defectos tenga lugar en el más breve lapso de tiempo posible, como porque, si dicha segunda inspección se efectúa transcurrido un mes desde la primera inspección, pero antes de que transcurran dos, la tarifa que se exigirá será la de la inspección parcial; en segundo lugar, no se ha considerado oportuno establecer que será gratuita también la segunda inspección efectuada en una Estación ITV-IAT diferente porque, por un lado, se ha advertido que existirían importantes dificultades para la interoperabilidad e intercomunicación de los datos entre las entidades concesionarias de estos servicios que operan en Euskadi, y porque, por otro lado, en todo caso, se consideran infrecuentes y de insuficiente trascendencia los supuestos en que el titular de un vehículo puede decidir efectuar la segunda inspección en una Estación ITV-IAT distinta a aquella donde efectuó la primera.

b) Contenido y análisis jurídico

b.1) Análisis de contenido

El Proyecto de Orden consta de dos artículos, una disposición adicional y una disposición final.

El primero de los artículos opera una modificación del artículo 5 de la citada Orden de 9 de diciembre de 2019. El objetivo de esta modificación es introducir el concepto de “diligencia” para abarcar en él servicios que se compadecen mal con la figura de la “tramitación”. En este sentido, existen operaciones como la simple anotación de datos en las tarjetas de ITV que difícilmente puede considerarse que lleven asociadas una “tramitación”, pero que, sin embargo, sí encajan pacíficamente dentro del concepto de “diligencia”.

El concepto de diligencia es de uso frecuente en materia de inspección técnica de vehículos. El manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V. en su versión 7.7.0 de mayo de 2023 (aprobado por Resolución de 3 de marzo de 2023, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa) establece que se anotarán en la tarjeta ITV a través de diligencia, entre otros, los supuestos de realización de inspecciones favorables de vehículos que realicen transporte escolar y de menores (apartado 10.3 Sección I), los supuestos de inspecciones no periódicas de diversos tipos: inspecciones previas a la matriculación de vehículos a los que no es de aplicación obligatoria la homologación de tipo CE o española (apartado 2.1 Sección V), inspección de vehículos prototipo y preseries (apartado 2.2 Sección V), inspección de vehículos no matriculados procedentes del Espacio Económico Europeo (apartado 2.3 Sección V), etc. El referido manual de procedimiento de inspección establece los métodos de inspección armonizados a nivel estatal, según así lo establece el art. 8.1 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

En el denominado Manual de Reformas de Vehículos actualmente vigente (aprobado por Resolución de 6 de julio de 2022, de la Dirección General de Industria y de la

Pequeña y Mediana Empresa, por la que se aprueba la revisión del Manual de Reformas de Vehículos) también son constantes las referencias al concepto de diligencia. A través de diligencia se anota en la tarjeta ITV, por ejemplo, la variación de color de los vehículos, la desinstalación de separadores de rueda y/o llantas en ciertos supuestos (apartado 4.4 Grupo nº 4, Sección I), la instalación de neumáticos no equivalentes pero incluidos en la homologación de tipo del vehículo (apartado 4.5 Grupo nº 4, Sección I), la instalación de taxímetros (apartado 8.20 Grupo nº 8, Sección I), la instalación de faros de trabajo, los rotativos o destellantes propios de la señalización luminosa específica para servicios especiales o propios de vehículos prioritarios (apartado 9.1. Grupo 9 Sección III), etc.

La figura de la tramitación, en contraste, se utiliza en la vigente Orden de 9 de diciembre de 2019 para someter a tarifa los siguientes supuestos:

- a) Cuando se expide una Tarjeta ITV por duplicado, por cambio de matrícula, por la catalogación como vehículo histórico, por haber sufrido el vehículo un accidente que le haya provocado daños importantes en su estructura o elementos de seguridad o por referirse a un vehículo dado de baja que se rehabilita; en estos supuestos, la exigencia de la tarifa por tramitación se efectúa de la siguiente manera:
 - a.1) Si se ha sometido el vehículo a inspección técnica, la tarifa de tramitación se añade a la que corresponda a la inspección en virtud de lo previsto en el Anexo I de la citada Orden (art. 3, primer párrafo);
 - a.2) Si no se ha sometido el vehículo a inspección técnica o, habiéndose sometido a ella, dicha inspección consistiera únicamente en la identificación del vehículo, se exige únicamente la tarifa por tramitación (art. 3, segundo párrafo).
- b) Cuando el vehículo se somete a una inspección técnica por reforma: la tarifa por tramitación se exige en estos supuestos “por cada ‘codido de reforma’ a que se refiere el Manual de Reformas vigente” (Anexo III).

El artículo 2 del Proyecto de Orden precisa que procede exigir la tarifa de diligencia cuando hayan de efectuarse “anotaciones en la tarjeta de inspección cuando así se indique en el manual de inspección o en el manual de reformas”. El precio que corresponde a este servicio es de 6,03€ (IVA excl.)

La Disposición Adicional Única contiene una habilitación en favor del Director o Directora competente en la materia para “resolver cuantas cuestiones pudieran plantearse en la interpretación de la presente Orden y demás normativa de aplicación, así como para dictar los actos que sean necesarios para aplicar la misma”. Esta Disposición Adicional es sustancialmente análoga a la que se contempla en la propia Orden de 9 de diciembre de 2019, con la salvedad del último inciso, que ahora aclara que dicha habilitación no alcanza (como parece que da a entender la Orden de 9 de diciembre de 2019, pero está proscrito, entre otros, por el art. 55 y ss. de la Ley 7/1981, de 30 de junio, sobre Ley de Gobierno y art. 25.8.c) de la Ley 3/2022, de 12 de mayo, del Sector Público Vasco) la aprobación de disposiciones de carácter general.

La Disposición Final Única señala, en su primer párrafo, que la Orden se publicará en el BOPV –consecuencia del principio de publicidad de las normas, positivizado entre otros en el art. 29 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General– y que la misma entrará en vigor el 1 de enero de 2024. La fijación de esta entrada en vigor se ha efectuado de conformidad con lo dispuesto en el art. 28 de la inmediatamente citada Ley 6/2022.

En el segundo párrafo de esta Disposición Final Única se precisa que, no obstante entrar en vigor la Orden el 1 de enero de 2024, si antes de dicha fecha se procediera por el Director o Directora competente en materia de Administración Industrial a actualizar las tarifas en aplicación del artículo 8 de la Orden de diciembre de 2019, quedará el mismo o misma habilitada para incorporar a la resolución correspondiente las modificaciones operadas por la presente Orden. La inclusión de esta previsión tiene como finalidad servir de soporte normativo a la actualización de las tarifas en observancia de la correspondiente variación del IPC –lo cual previsiblemente tendrá lugar antes del 1 de enero de 2024– y de las novedades introducidas por el presente proyecto de Orden. No resulta problemática esta cuestión, ya que tanto la futura Orden, como la Resolución de actualización de las tarifas están llamadas a entrar en vigor el mismo día 1 de enero de 2024.

b.2) Naturaleza jurídica

Concluido el análisis del contenido del Proyecto normativo, corresponde ahora analizar brevemente su naturaleza jurídica. La citada Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General señala que son “disposiciones de carácter general las que, cualquiera que sea la materia sobre la que versen, adoptan la forma de ley, decreto legislativo, decreto u orden, y contienen normas jurídicas que innovan el ordenamiento jurídico, sirviendo de fundamento para una pluralidad de actos durante un lapso de tiempo determinado o indeterminado”.

En esta definición es perfectamente encuadrable el Proyecto de Orden cuyo examen nos ocupa, en la medida en que tiene carácter innovador del ordenamiento jurídico y sirve durante su vigencia de fundamento a una pluralidad de actos –a saber, la prestación de servicios relacionados con la inspección técnica de vehículos, que constituye un servicio de titularidad pública (véase art. 2 del Decreto 178/1992, de 30 de junio, por el que se modifica y complementa el Decreto 294/1987, de 1 de septiembre, por el que se establecen las normas generales de instalación de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos I.T.V.-I.A.T. y se regula el funcionamiento y actividades a desarrollar por dichas Estaciones).

El carácter normativo de este Proyecto ha sido también contemplado en el Decreto 60/2000, de 4 de abril, por el que se determinan las funciones de inspección, tramitación y gestión, dentro del ámbito de la seguridad de los vehículos automóviles, que podrán ser asignadas a las entidades concesionarias del servicio de inspección técnica de vehículos, en cuanto dispone que las tarifas se establecerán por las “disposiciones de desarrollo” de dicho Decreto.

Por lo demás, la Orden de 9 de diciembre de 2019 que pretende modificarse reviste también la forma y caracteres de una disposición de carácter general.

En lo relativo al ámbito jurídico en el que está llamado a desenvolverse la Orden, conviene remitirnos a lo dispuesto al Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, cuyo art. 1.3 excluye de su ámbito de aplicación a las “tarifas”, a las que se refiere como aquéllas que “abonen las personas usuarias por la utilización de la obra o por la prestación del servicio a los concesionarios de obras y de servicios conforme a la legislación de contratos del sector público, [y] que son prestaciones patrimoniales de carácter público no tributarias”. En este mismo sentido, el art. 289 de la vigente Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público establece que “el concesionario tiene derecho a las contraprestaciones económicas previstas en el contrato, entre las que se incluirá, para hacer efectivo su derecho a la explotación del servicio, una retribución fijada en función de su utilización que se percibirá directamente de los usuarios o de la propia Administración” (apartado 1) y que dichas contraprestaciones económicas pactadas “se denominarán tarifas y tendrán la naturaleza de prestación patrimonial de carácter público no tributario” (apartado 2).

Las tarifas también son objeto de tratamiento jurídico por el “Pliego de cláusulas de explotación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos” que actualmente rige las concesiones que en materia de inspección técnica de vehículos se encuentran vigentes en la Comunidad Autónoma Vasca. En dicho Pliego se previene que “los concesionarios aplicarán las tarifas vigentes en cada momento, aprobadas por el Departamento de Industria y Energía” (cláusula 15.1), las cuales podrán ser modificadas, de oficio o a instancia de los concesionarios, por el citado Departamento (cláusula 15.2).

c) Análisis sobre la adecuación de la norma propuesta al orden de distribución de competencias.

El Proyecto de Orden tiene soporte directo en el Decreto 60/2000, de 4 de abril, por el que se determinan las funciones de inspección, tramitación y gestión, dentro del ámbito de la seguridad de los vehículos automóviles, que podrán ser asignadas a las entidades concesionarias del servicio de inspección técnica de vehículos, en el Decreto 294/1987, de 1 de Septiembre, por el que se establecen las normas generales de instalación de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (I.T.V.-I.A.T.) y se regula el funcionamiento y actividades a desarrollar por dichas Estaciones y en el Decreto 178/1992, de 30 de junio, por el que se modificó este último.

En Euskadi, el servicio de inspección técnica de vehículos es un servicio público gestionado actualmente de forma indirecta a través de entidades concesionarias (art. 2 Decreto 178/1992), que por ello debe reputarse conforme a lo dispuesto en el art. 14 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que dispone que “la ejecución material de las inspecciones técnicas será realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en ejercicio de sus competencias. Dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización.”

La regulación de la inspección técnica de vehículos tiene encuadre competencial en la materia de industria, la cual constituye una materia sobre la que Euskadi ostenta competencia exclusiva, a salvo “la instalación, ampliación y traslado de industrias sujetas a normas especiales por razones de seguridad, interés militar y sanitario y aquellas que precisen de legislación específica para estas funciones, y las que requieran de contratos previos de transferencia de tecnología extranjera” (art. 10.30 del Estatuto de Autonomía de Euskadi aprobado por Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre).

Concurren en esta materia, sin embargo, dos títulos competenciales sobre los que el Estado ostenta competencia exclusiva, cuales son los previstos en las reglas 13ª y 21ª del artículo 149.1 de la Constitución, que han sido identificados como títulos preferentes desde los que se ha llevado a cabo la regulación en materia de inspección técnica de vehículos (véase Disposición Final 5ª del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos) o en materia de reformas de vehículos (véase Disposición Final 1ª del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos).

No obstante la incidencia que pudiere tener sobre esta materia el título contemplado en el art. 149.1.13 CE, el Tribunal Constitucional ha incidido en que los títulos competenciales que de manera preponderante se hallan en conflicto en lo que respecta a la regulación de los aspectos técnicos de la inspección técnica de vehículos son el contemplado en el art. 149.1.23 CE y el que en materia de industria y seguridad industrial pudieran haber asumido estatutariamente las Comunidades Autónomas –es el caso de Euskadi, que, como se ha expuesto, tiene atribuida la competencia en materia de industria y, por extensión, de seguridad industrial (véase sobre esto STC 203/1992, FJ 2º). Al hilo de la incidencia de estos dos títulos competenciales, el Tribunal Constitucional ha señalado en STC 332/2005, lo siguiente:

“Para ello debe recordarse, como hemos reconocido reiteradamente (por todas, SSTC 203/1992, de 26 de octubre, FJ 2; 243/1994, de 21 de julio, FJ 2; y 33/2005, de 17 de febrero, FJ 5), que la competencia autonómica en materia de industria faculta a sus titulares, no sólo a regular los procesos industriales o de fabricación, sino también a ordenar los sectores industriales, lo cual incluye, como es lógico, la utilización de potestades normativas. A su vez, y tal y como hemos señalado anteriormente, este Tribunal ha vinculado tradicionalmente las ITV con la materia de tráfico y circulación de vehículos, en la medida en que se afecte directamente a la seguridad vial, y con la materia de industria y, concretamente, seguridad industrial, por cuanto afecta a unos productos industriales como los vehículos a motor. Pues bien, puesto que la determinación del régimen jurídico que habilita a los particulares a prestar el servicio de ITV afecta directamente a la ordenación de este sector industrial, por cuanto puede predeterminar, como en el caso de la norma aquí analizada, que las Comunidades Autónomas estén obligadas a otorgar la correspondiente autorización administrativa sin poder tener en cuenta otros factores que consideren relevantes, tales como la distribución territorial de las instalaciones de ITV o la forma y condiciones de prestación del servicio, que no están directamente relacionados con la seguridad vial, debe concluirse que se trata de una competencia que corresponde a las Comunidades Autónomas recurrentes. Por todo ello procede declarar la inconstitucionalidad de la parte del art. 7.2 del

Real Decreto-ley 7/2000 ahora analizada. Como se desprende, sin embargo, de las propias normas estatutarias que atribuyen a las Comunidades Autónomas competencias exclusivas en materia de industria, así como de la jurisprudencia reiterada de este Tribunal, esta constatación en nada impide que sea el Estado quien establezca con carácter general todos aquellos requisitos técnicos relativos a los vehículos inspeccionados, las instalaciones de ITV y las empresas titulares de las mismas que afecten de modo directo e inmediato a la seguridad vial.” (FJ 12º)

Sentado lo anterior, debe en todo caso apuntarse que la norma proyectada se considera ajustada a las disposiciones estatales de carácter básico con incidencia en esta materia –particularmente, los antes citados RD 920/2017 y RD 866/2010– y que, en todo caso, por referirse la misma únicamente a la dimensión tarifaria de los servicios de inspección técnica, su conformidad respecto a la normativa estatal se debe analizar –como se ha hecho en el anterior apartado b.2) de esta MAIN– principalmente a partir del contenido y alcance que se da en la normativa estatal y en los Manuales antes citados a la figura de la diligencia y de la tramitación.

d) Impacto económico y presupuestario

El artículo 41 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi señala que “se entenderán como disposiciones normativas con contenido económico aquellas que incidan, repercutan o afecten directa o indirectamente, en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco definidas en el artículo 1.2 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes sobre los Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco”.

El artículo 42 del mencionado Decreto 464/1995 establece el contenido y estructura que debe presentar la memoria económica contemplada hoy en la Ley 6/2022, significando a este respecto que “como mínimo deberá contener los siguientes extremos:

- a) Cuantificación de los gastos e ingresos presupuestarios que ocasione su entrada en vigor con distinción de los que sean corrientes y de los que sean de operaciones de capital, e identificación del destino de dichos gastos o ingresos.
- b) Financiación de los gastos presupuestarios con indicación de los recursos que se vean afectados y fuentes de financiación al margen de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- c) Identificación de aquellos aspectos de la disposición que incidan o repercutan en materias propias de la Hacienda General del País Vasco y de régimen presupuestario, así como descripción de los antecedentes y justificación de la necesidad de la disposición.
- d) Descripción del programa económico presupuestario en el que se inserta la disposición propuesta, con identificación de los objetivos, acciones e indicadores afectados por la entrada en vigor de la norma y evaluación económica y social de su aplicación.

e) Evaluación del grado de ejecución y cumplimiento de los programas y de los objetivos perseguidos cuando se trate de una regulación dictada en desarrollo de los programas subvencionales, así como sobre las convocatorias de las subvenciones y estas supongan una continuidad de las aprobadas en ejercicios anteriores.

El contenido económico de una disposición normativa como el Proyecto de Orden referido en el título debe así apreciarse sobre la base, por un lado, del estudio de los aspectos referidos en el artículo 42 del Decreto 464/1995 y, por otro lado, del impacto que la eventual norma presentará en los operadores jurídicos y económicos afectados.

d.1) Análisis de impacto presupuestario

En lo relativo a los aspectos relacionados con la Hacienda y el régimen económico-financiero, aprecia el presente órgano que el Proyecto de norma no guarda relación con las materias definidas en el artículo 1.2 del Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco aprobado por Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, y que, en todo caso, la aplicación de la futura norma no va a requerir de un incremento en las necesidades de crédito.

d.2) Análisis de la incidencia en la economía

Se presume que el Proyecto de Orden tendrá incidencia positiva en la economía, en la medida en que clarificará el régimen tarifario de servicios que no estaban siendo sometidos a un tratamiento homogéneo por parte de las entidades concesionarias.

La inclusión de una tarifa específica para el concepto de “diligencia”, como se ha expuesto, persigue someter a regulación tarifaria específicas operaciones que consisten en una simple anotación de datos en las tarjetas ITV, estando dichos casos objeto de anotación por “diligencia” claramente tipificados en el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V. y en el Manual de Reformas de Vehículos. Consultadas las empresas concesionarias del servicio de Inspección Técnica de Vehículos, desde las mismas se nos ha indicado que el coste de hora del personal administrativo, cuota de la Seguridad Social incluida, es de 33,35€, lo cual, y considerando un tiempo aproximado de 11 minutos para la realización de la tarea, nos da como resultado una tarifa de 6,03€ para el concepto de “diligencia”.

e) Evaluación de cargas administrativas y coste de cumplimiento

El artículo 6.1 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de Apoyo a las Personas Emprendedoras y a la Pequeña Empresa del País Vasco obliga a realizar, “con carácter previo a cualquier nueva regulación o norma promovida por la Comunidad Autónoma del País Vasco, el Gobierno Vasco, a través de sus servicios jurídicos, (...) un informe de evaluación del impacto en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas”.

La referida Ley 16/2012 establece en su primer artículo que tiene por objeto “la promoción y el fomento de la actividad emprendedora” y que, a tales efectos, la Administración de la CAE “evitará todas aquellas regulaciones que impongan innecesarios costes burocráticos a las personas emprendedoras, así como legislaciones

complejas que supongan barreras que desincentiven la actividad económica.” Por su parte, el artículo segundo, después de establecer que una actividad emprendedora es “el proceso mediante el cual una persona física, una nueva empresa o una empresa ya existente en el mercado inicia una nueva actividad productiva”, define en su apartado dos a las personas emprendedoras como aquéllas personas físicas que, dentro de la CAE, “están realizando los trámites previos para poder desarrollar una actividad económica, con independencia de su forma jurídica, o bien ejerzan alguna actividad como autónomos o autónomas, cooperativistas, socios o socias de microempresas, pequeñas y medianas empresas, sociedades”. Asimismo, son igualmente personas emprendedoras aquéllas a las que en los siguientes términos se refiere el segundo inciso del referido apartado dos: “aquellas personas que mantienen y desarrollan un compromiso ético permanente en su actuación, reflejado, entre otros aspectos, en la vinculación al territorio y en el compromiso de mantenimiento de la actividad.”

Expuesto lo anterior, debe señalarse que el Proyecto de Orden no tendrá ningún impacto en los aspectos regulados por la citada Ley 16/2012, en la medida en que no impondrá ninguna carga ni trámite previo para el ejercicio de una nueva actividad productiva. Ha de recordarse, en este sentido, que según la Guía de Buenas Prácticas para la Reducción de Cargas Administrativas en el Gobierno Vasco, se consideran cargas administrativas “aquellas actividades de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y ciudadanía para cumplir con las obligaciones derivadas de la normativa”. Ninguna de estas actividades o trámites se impondrá, como se señala, a través de la futura Orden.

f) Informe sobre el impacto en función del género

La norma no tendrá impacto alguno desde el punto de vista de género, lo que se explica por la nula influencia o repercusión que el mismo presentará en la situación de mujeres y hombres, consecuencia de la naturaleza, contenido y objetivos de las medidas que por medio de aquélla se pretenden adoptar y que se limitan al ámbito de las tarifas en materia de inspección técnica de vehículos. También justifica su ausencia de impacto en materia de género el hecho de que es una norma que tiene como objeto modificar otra norma ya vigente, sin que dicha modificación resulte sustancial por lo que respecta a la situación de mujeres y hombres (Directriz primera, apartado 2, letra c) de la Resolución 40/2012, de 21 de agosto, de la Directora de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno «por el que se aprueban las Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres»).

En todo caso, y de conformidad con lo dispuesto en el art. 20.6 del Decreto Legislativo 1/2023, de 16 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres, el Proyecto de Orden se someterá a informe de Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer, a efectos de verificar la correcta aplicación de lo dispuesto en este artículo y, en su caso, realizar propuestas de mejora en tal sentido.

Por lo demás, la norma y los documentos que integran el procedimiento de elaboración han sido redactados teniendo en cuenta el mandato establecido en el art. 14.5 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, que obliga a un uso no sexista e inclusivo del lenguaje.

g) Informe que analice la perspectiva de normalización del uso del euskera

El procedimiento de elaboración de la norma debe desenvolverse de conformidad con el principio de igualdad lingüística (art. 4.j) de la Ley 6/2022, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General), que manda promover “especialmente el uso del euskera en las relaciones con la ciudadanía y su tejido asociativo” y, a tal fin “elaborar con calidad la norma en euskera” articulando para ello “un diálogo permanente entre ambos textos para asegurar la equivalencia entre las versiones en castellano y en euskera”.

En este sentido, debe señalarse que la consulta pública previa ha sido articulada a través de ambas lenguas oficiales, la Orden de inicio ha sido emitida en formato bilingüe, el borrador inicialmente igualmente se ha hecho público en castellano y euskera y la Orden de aprobación previa, también, se ha aprobado en ambas lenguas. También va a ser emitida en formato bilingüe la presente MAIN.

En todo caso, tal y como manda el artículo 8 de la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, básica de normalización del uso del Euskera, según la redacción que a él ha dado la citada Ley 6/2022, se solicitará al órgano competente “la emisión de un informe preceptivo de asesoramiento, en el que se propondrán medidas dirigidas a la normalización del uso del euskera en el ámbito objetivo de la disposición que se tramite. Asimismo, se emitirá un pronunciamiento respecto a la adecuación a la normativa vigente en materia lingüística, sin perjuicio de las funciones que puedan corresponder a otros órganos informantes”.

h) Evaluación de impacto sobre la infancia y la adolescencia

El artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, según la redacción a ella dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, dispone que “las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”.

En este sentido, debe descartarse que la norma analizada pueda tener algún impacto relevante en la infancia y adolescencia, por el mero motivo de que su incidencia queda circunscrita a la regulación de las tarifas en materia de inspección técnica de vehículos.

Una incidencia muy incidental y de escasa magnitud podría tener en este ámbito la inclusión de la tarifa por diligencia, en la medida en que personas menores de edad y mayores de 15 años pudieran ser titulares de vehículos de categoría L (ciclomotores de menos de 50 o 125 cc, según el caso), los cuales deben someterse al régimen de inspecciones periódicas contemplado en el Real Decreto 920/2017, debiendo por ello sufragar en ciertos supuestos la tarifa por tramitación.

El escaso coste de esta última tarifa y los pocos supuestos en los que debe satisfacerse explican que la incidencia de la futura norma en los adolescentes sea técnicamente nula.

i) Procedimiento de elaboración y trámites evacuados

Por ser una disposición de carácter general, su procedimiento de elaboración debe sustanciarse con arreglo a lo dispuesto en la mencionada Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General. Al tratarse de una disposición con rango de Orden y ser la persona titular del Departamento la competente para dictarla, la misma no se encuentra dentro del vigente Plan Anual Normativo –que solo refleja las iniciativas que vayan a ser elevadas para su aprobación en el Consejo de Gobierno en el año en curso.

Sí que resulta de observancia el trámite de consulta pública previa, el cual ha sido sustanciado a través de la plataforma [Irekia](#), desde el 27 de febrero hasta el 28 de marzo de 2023.

También constituye un trámite preceptivo la Orden de inicio, cuya firma corresponde a la persona titular del Departamento, y que es, propiamente, el acto que da inicio formal al procedimiento de elaboración (art. 12 de la Ley 6/2022). Esta Orden de inicio fue dictada el día 6 de julio de 2023 por la Consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, recogiendo en la misma una delimitación del objeto y finalidad del proyecto normativo, una justificación de su oportunidad, y el resto de aspectos que por mandato del art. 13 de la Ley 6/2022 debe incorporarse a su contenido.

En la referida Orden, a cuyo contenido se ajusta la presente Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN), se designa como órgano instructor del procedimiento de elaboración a esta Dirección de Proyectos Estratégicos y Administración Industrial.

Según ordena el art. 13.2 de la citada Ley 6/2022, la Orden de inicio fue publicada en el tablón de anuncios de la sede electrónica de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, al objeto de dar conocimiento de la misma al resto de departamentos del ejecutivo vasco.

Dictada la Orden de inicio se inaugura la fase de instrucción, al respecto de la cual la Ley 6/2022 incorpora previsiones relativas a las “reglas y criterios de elaboración de la redacción” del texto de la futura Orden (art. 14), las cuales se consideran efectivamente satisfechas en el presente expediente. También regula el trámite de aprobación previa, que en el presente caso se ha sustanciado a través de Orden de 6 de julio de 2023, firmada por la Consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, tal y como ordena el art. 15 de la mencionada Ley, y a continuación de la cual ha de emitirse la presente MAIN.

Completado el expediente con la Orden de inicio, el texto provisional de la norma, la Orden de aprobación previa, la MAIN y cuantos otros documentos hubieren sido incorporados al mismo, se deberá sustanciar la fase de audiencia e información pública (art. 17) y la solicitud de los informes que resulten preceptivos –entre ellos, el que corresponde emitir a la Oficina de Control Económico (art. 23). No se estima necesario dar traslado del proyecto a otras Administraciones Públicas (art. 18), en la medida en que la incidencia de aquél será nula en ámbitos competenciales distintos de los de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Tampoco resultará preceptivo solicitar Informe de legalidad al Servicio Jurídico Central del Gobierno Vasco, en la medida en que se está ante la excepción contemplada en el art. 12.i) del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco que excluye de tal trámite a los “proyectos de Orden que contengan disposiciones con contenido normativo y que sean dictados en desarrollo o aplicación de un Decreto ya en vigor aprobado por el Gobierno Vasco”.

En lo que respecta al análisis jurídico del expediente, no se estima necesario que sea emitido informe jurídico específico, en la medida en que en la presente MAIN se lleva a cabo el examen de la viabilidad jurídica del Proyecto y de su procedimiento de elaboración. Ello se establece sin perjuicio de que se advirtiera la necesidad u oportunidad de su elaboración durante la sustanciación del procedimiento de elaboración. La posibilidad de articular el examen jurídico del Proyecto a través de la presente MAIN y de prescindir de la emisión de un informe jurídico específico se contempla en el art. 15.4 de la Ley 6/2022.

Otro tanto sucede con el análisis económico, que, al contenerse también la presente MAIN, no se estima necesario que se articule a través de una memoria económica específica –y ello, también, sin perjuicio de su emisión se considere necesaria a la vista del desarrollo del procedimiento de elaboración. Resulta aquí de observancia lo preceptuado por el art. 15.5 de la Ley 6/2022.

Una vez sustanciados los anteriores trámites y cuantos otros fueran preceptos, el expediente deberá completarse con los documentos y actos que se refieren en el art. 24 de la citada Ley 6/2022, previa a la aprobación (art. 27) y publicación (art. 29) de la disposición normativa.

j) Evaluación de impacto sobre la juventud

No se estima que la futura norma vaya a tener impacto reseñable en el ámbito de las personas jóvenes, tal y como aparece este definido en la Ley 2/2022, de 10 de marzo, de Juventud. En el ámbito de las personas jóvenes menores de edad, nos remitimos a lo señalado en el apartado h) de esta MAIN.

En el resto de personas jóvenes (personas con edad comprendida entre los 18 y los 30 años, según la definición que de las mismas proporciona el art. 2.c de la citada Ley 2/2022), el impacto puede derivarse de la inclusión de la tarifa por diligencia; impacto, eso sí, que se estima de nula relevancia en el ámbito de las políticas sobre la juventud por su lejana e indirecta conexión con éstas.

k) Análisis de la accesibilidad

No se estima que la norma vaya a tener ningún impacto en el ámbito regulado por la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.

l) Evaluación de otros impactos que pudieran ser relevantes

No se aprecia que el presente proyecto de Orden pueda causar impacto alguno de carácter relevante en el resto de los ámbitos relacionados en el apartado 3 del artículo

15 de la Ley 6/2022, de 30 de junio, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

m) Evaluación *ex post*

A falta de una regulación específica en materia de evaluación *ex post* en el ámbito de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y en aplicación supletoria de lo previsto en el 2.1.j) del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, no se considera necesario realizar una evaluación concreta *ex post* de los resultados del presente Proyecto normativo.

ZIGOR URKIAGA URKIZA

DIRECTOR DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y ADMINISTRACIÓN INDUSTRIAL

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO
AMBIENTE**