

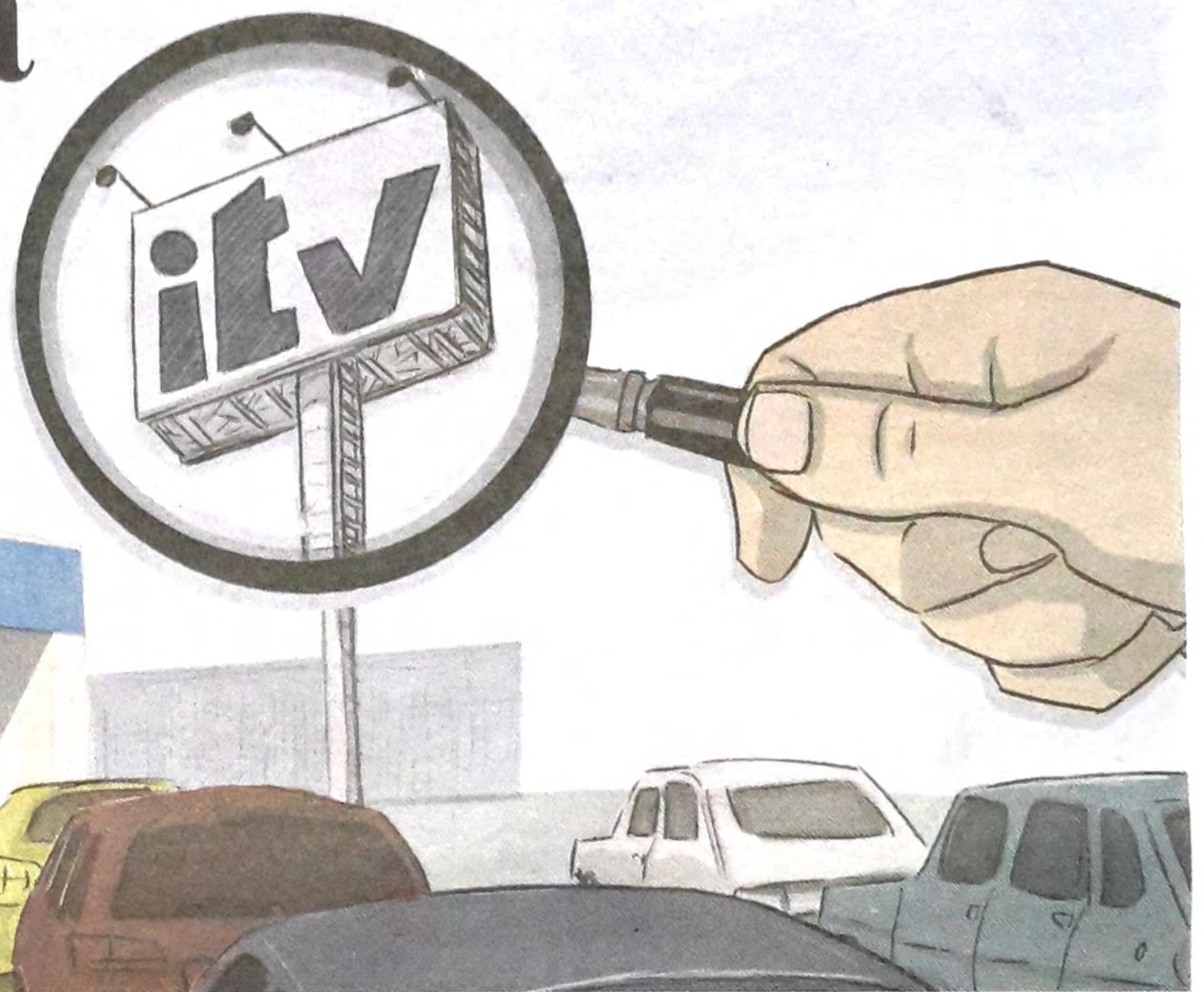
La Comunidad

► Número 51
► Año 2017

www.lacomunidadeltaller.es del Taller

Bajo la lupa

ANALIZAMOS LA NUEVA NORMA QUE REGIRÁ LAS INSPECCIONES



ENTREVISTA

Los Tejada

Recambios Gaudí, el distribuidor de moda.

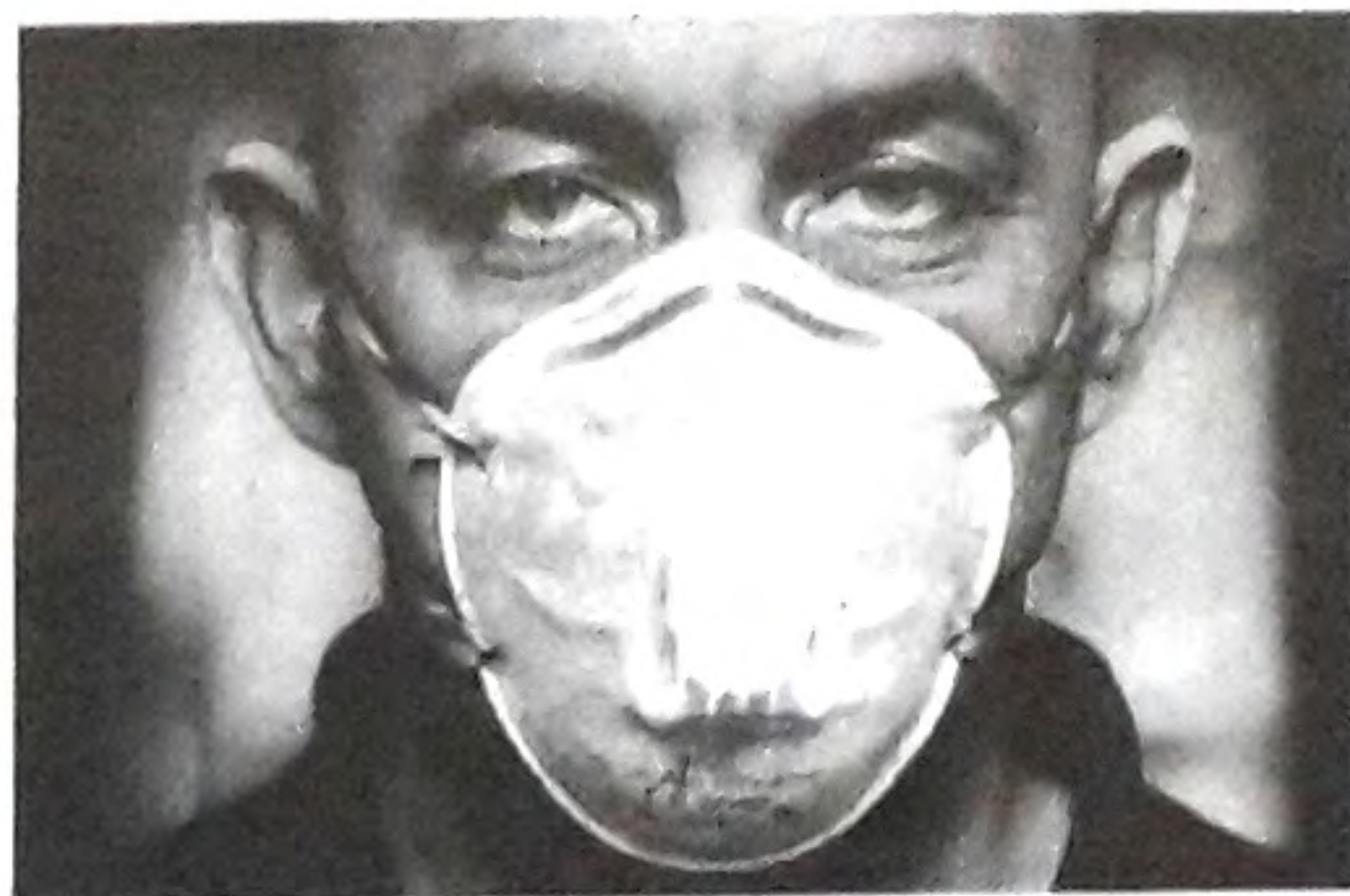
PÁG. 17

REPORTAJE

Mecánico Viral

Andre Wattebled: youtuber por casualidad.

PÁG. 39



ENTREVISTA

El camino

La aventura que cambió la vida de Simón Iturriaga.

PÁG. 50



De Asia directamente para Europa

Con más de 10.000 referencias, SKF es el fabricante europeo más asiático del mercado.



Install confidence
www.vsm.skf.com

SKF

La Comunidad del Taller

'Autopos, el periódico' ahora es La Comunidad del Taller

PRIMERA

La nueva ITV, bajo la lupa

Un reportaje imprescindible para cualquier profesional del sector

Teniendo en cuenta que de media en España cerca del 20% de la facturación de los talleres es relativa a las operaciones pre y post ITV, no sólo merece la pena conocer a fondo qué cambia con la nueva normativa que regula las inspecciones, qué no, y con qué implicaciones, es que resulta casi obligatorio... Con este reportaje tratamos de hacer jus-

to eso, llevando a cabo un repaso por todo lo que siendo profesional del sector hay que saber sobre una norma que entrará en vigor de forma definitiva el próximo 20 de mayo.

Y es que hay muchas cosas relevantes que cambian, como que ahora podrá pasarse la segunda revisión en otra estación, que entra de lleno la diagnosis para con-

trolar la electrónica de los vehículos o que tras un rechazo, deberá constar dónde se han llevado a cabo las reparaciones. Otras sin embargo no lo hacen, como que no será obligatorio llevar el vehículo a un taller legal para ser reparado tras un primer rechazo o que los talleres y los concesionarios seguirán sin poder pasar la inspección.

Merece la pena conocer a fondo qué cambia con la nueva normativa que regula las inspecciones, qué no, y con qué implicaciones.

En esto último merece además la pena detenerse, ya que con la publicación de esta nueva norma se ha abierto de nuevo una lucha (que en realidad es histórica) entre los diferentes grupos de presión. Lo analizamos todo.

ENTREVISTA

Antonio, Toni y Dani Tejada

RECAMBIOS GAUDI

El de Recambios Gaudi sería sin duda un caso empresarial digno de estudio. Por su evolución y su crecimiento, pasando por ejemplo de contar al inicio de 2014 con cuatro puntos de venta; a once hoy contando con su central, siendo además un miembro destacado de CGA. Hablamos con Antonio Tejada, alma máter de la empresa; y sus hijos Toni y Dani.

"Dentro de la distribución somos de los que mejor conservamos nuestra rentabilidad"

"Cambiaría el diferencial de condiciones que marcan los fabricantes entre quien todos sabemos y el resto"

"Hay cambios que pueden hacer peligrar a ciertos actores de la distribución"



EL ESPÍA

Una victoria a medias

LOS USUARIOS TIENEN DERECHO A DECIDIR DÓNDE REPARAR SU COCHE, PERO...

La ley dice que los usuarios tienen derecho a elegir dónde reparar su vehículo mientras éste esté en periodo de garantía sin perderla. Y es así realmente, pero una serie de acontecimientos vividos en las últimas semanas precipitaron esta investigación. El Espía de La Comunidad se lleva más de una sorpresa, y no precisamente agradable...



REPORTAJE

¿Qué pasa con el OBD?

SU PRESENCIA EN LOS VEHÍCULOS PARECE CONFIRMADA



El mantenimiento del conector OBD se está decidiendo en Europa, empezando a sonar trompetas de victoria, pero seamos cautelosos. ¿En qué punto está la 'pelea'? Su desaparición sería un golpe muy duro para el canal independiente. Hay novedades que contamos en este reportaje.


Hay cosas que me desconciertan. Ha sido curioso comprobar cómo más de un taller ponía el grito en el cielo por la no liberalización de las ITV. Es decir, porque el nuevo Real Decreto no diera la posibilidad a talleres y concesionarios de pasar ellos mismos las inspecciones.

¿Por qué los marquisistas a través de sus patronales (Anfac, Faconauto y Ganvam) lo pedían? Fácil: son los únicos que podrían hoy de forma masiva llevar a cabo las inversiones necesarias (el canal independiente quedaría en fuera de juego), además de que de ese modo entran de lleno en un negocio en el que hasta ahora apenas están presentes: recordemos que cuando los coches terminan su garantía, abandonan de forma masiva el concesionario...

Y no digo que esté a favor o en contra de que la posventa esté en el canal oficial o en el independiente, sólo que no debe establecerse ninguna norma que beneficie a ningunos por encima de otros. Y esta lo haría.

El caso es que en marzo de 2014, Bruselas dijo no a la liberalización. En junio de aquel mismo año, el Gobierno español, por medio del por entonces ministro de Industria Cristóbal Soria, emitía un texto a Europa pidiendo la supresión de incompatibilidades y la liberalización del servicio. Decía que el sector pedía liberalizar las ITV, pero era mentira. Se lo pedían Anfac, Ganvam y Faconauto, las únicas entidades cuyos intereses salían beneficiados. Los

UNO DE LOS VUESTROS



CARLOS G. POZO

'NO' ROTUNDO

talleres, a través de sus patronales se opusieron radicalmente. Igual que Ancera, la de los recambistas.


¿Y por qué? Primero porque las inversiones necesarias para montar hoy una línea de inspección son elevadas. Teniendo los talleres españoles la estructura que tienen (pequeños, pequeños, el 52% con uno o dos empleados y el 78% no más de cuatro...), es presumible pensar que el negocio no quedaría en sus manos. Por no

hablar de que liberalizar las ITV supondría la posible entrada de grandes grupos financieros con intereses en actividades ligadas al mundo del automóvil y transporte de personas y mercancías.

Y ya no es sólo que los talleres muy probablemente perderían gran parte del 25% de su facturación, que de media llega gracias a lo relativo a las inspecciones (es lógico pensar que los usuarios repararían allí donde fueran a pasar la ITV y no en el taller que lo hacen hasta ahora), es que la ITV es seguridad vial. Y con eso no se juega.

"Que reduzcan los requerimientos y las inversiones mínimas", pueden decir como respuesta. "así los talleres pequeños también podrían entrar". La respuesta vuelve a ser la misma: seguridad vial. Los pasos en este sentido deben ir siempre encaminados a hacer cada vez que la ITV sea más eficaz, no a reducir las exigencias para que podamos entrar todos.

Además de que ser juez y parte en este tipo de cosas siempre es peligroso. Delicada situación que es mejor no plantear.

Difusión controlada por  8.167 ejemplares.

La Comunidad del Taller

EDITOR MIGUEL ÁNGEL PRIETO ▶ DIRECTOR CARLOS G. POZO ▶ REDACCIÓN MARÍA RUIZ, ESTHER GARCÍA DEL RÍO, JOSÉ MARÍA CERNUDA
 ▶ GESTIÓN COMERCIAL YOLANDA JAREÑO ▶ REPORTERO GRÁFICO PIERO SCHIAVO ▶ ADMINISTRACIÓN MARÍA RUIZ
 ▶ SECRETARÍA ESPERANZA LLORENTE ▶ DISEÑO GRÁFICO Y REALIZACIÓN JUAN BAPTISTA PIZZARELLI, 696 597 000
 ▶ REDACCIÓN, PUBLICIDAD Y ADMINISTRACIÓN CALLE CARPINTEROS Nº6 28670 VILLAVICIOSA DE ODOON (MADRID)
 ▶ EDITA MARKET VERSION PRESS S.L. CALLE CARPINTEROS Nº6 28670 VILLAVICIOSA DE ODOON (MADRID) EMAIL [mvpres@autopos.es] ▶ DIRECTOR MIGUEL ÁNGEL PRIETO ▶ ADJUNTA A DIRECCIÓN MARÍA RUIZ SOLAS / DL: M-33273-2012



lacomunidaddeltaller.es

@LaComunidadTaller

LaComunidaddelTaller

EMAIL [prensa@autopos.es] TEL. 9 18 161 912 / FAX 916 166 322

EL GOBIERNO PUBLICA LA NUEVA NORMA
QUE REGIRÁ LAS INSPECCIONES

La nueva ITV, bajo la lupa

- Se introducen importantes cambios que los talleres deben conocer
- La diagnosis se incorpora a las inspecciones con el objetivo de controlar también la electrónica de los vehículos
- Se intensifican viejos debates como el de la liberalización del servicio

La nueva norma que regula las ITV recientemente aprobada se llevaba años cocinando. Al menos desde 2013, cuando el Gobierno anunció que iniciaba los trámites para la modificación del Real Decreto que rige el sector; a partir de entonces la lucha entre los diferentes grupos de presión para imponer sus intereses ha sido de lo más interesante. Hecha pública esta nueva ley, será el 20 de mayo de 2018 cuando entre en vigor. Teniendo en cuenta que de media en España cerca del 20% de la facturación de los talleres es relativa a las operaciones pre y post ITV, merece la pena conocer a fondo qué cambia, qué no, y con qué implicaciones. Con este reportaje ponemos de negro sobre blanco todo lo que hay que saber acerca de la nueva norma: qué cambia, qué no, qué intereses aún se pelean, por qué... Toda la información.



Más seguridad, menos emisiones. El Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV (texto que rige su trabajo), realizado por el Ministerio de Industria en colaboración con las comunidades autónomas, que en este caso tienen las competencias transferidas, lleva veinte años sin ser modificado.

Es fácil imaginar lo que han cambiado los vehículos desde entonces. Había que avanzar.

La directiva europea UE 2014/45, aprobada en abril del año 2014, marcó el camino para la aplicación de las normas relativas a las inspecciones técnicas de vehículos en los países de la Unión. España por entonces ya se encontraba en proceso de revisión de la norma, por lo que la entrada en vigor de esta directiva llegó en buen momento. Ya en 2011 la Comisión Europea habló de diseñar una "hoja de ruta hacia una política de transportes competitiva y sostenible" que, por medio de su "visión cero", aproximase a todos los países de la Unión al objetivo de cero muertes en carretera en el año 2050.

"La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso", dice la propia Comisión Europea, por lo que cabía esperar la llegada de una nueva directiva más enfocada a reducir las emisiones y a incrementar la seguridad vial, como así de hecho ha sido.

Control de la electrónica

El cambio más importante introducido en aquella directiva europea del año 2014 (también después en el Real Decreto con el que se traspone la norma en España) es el de la inspección de los sistemas electrónicos de los vehículos: sistemas de seguridad controlados de manera electrónica (ESP, ABS, airbag...) y aquellos destinados al control de las emisiones.

Era algo que se venía hablando desde hacía tiempo (necesario por la propia evolución de los vehículos, cada vez con mayor presencia de la electrónica), pero que tomó un carácter todavía más urgente y prioritario con el estallido apenas un año después, en 2015, del tristemente famoso 'Dieselgate': el escándalo por el truje de emisiones.

Y es que a la debilidad que demostraron entonces los procedimientos de homologación de los vehículos antes de ser comercializados, se sumaron luego unas inspecciones periódicas como las de la ITV claramente insuficientes. En España y en toda Europa.

Aplicación

El Real Decreto aprobado recientemente por el Gobierno coge el testigo de esta directiva y la adapta para implantarla al mercado español.

La idea en Bruselas es que a lo largo de 2018 todos los países de la Unión Europea estén perfectamente adaptados a la directiva publicada en 2014. Con este Real Decreto y su puesta en marcha en mayo de 2018, España será uno de los primeros países que lo haga.

Ya en 2011 la Comisión Europea habló de diseñar una "hoja de ruta hacia una política de transportes competitiva y sostenible" que aproximase a todos los países de la Unión al objetivo de cero muertes en carretera en el año 2050. Las ITV son una herramienta fundamental.

Conforme a lo establecido en este Real Decreto el Ministerio del Interior deberá modificar el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV, ese por el que se rigen las estaciones para llevar a cabo su trabajo. Deberá hacerlo de manera conjunta con las comunidades en un proceso que ya ha comenzado. En este documento, cuya redacción está en pleno trámite, deberán establecerse los sistemas electrónicos que serán inspeccionados, por medio de qué procedimiento y con qué efectos sobre el resultado final de cada inspección. Habrá que estar atentos porque será un manual que afectará de lleno al trabajo de los talleres.

En materia de emisiones hay que tener en cuenta que la directiva europea fue publicada un año antes del estallido del 'Dieselgate', por lo que no tiene en cuenta algunos puntos que convendría revisar con mayor detenimiento. Así se está haciendo de hecho.

Quizá el más relevante es el que afecta a las emisiones de NOx (dióxido de nitrógeno), en el ojo del huracán desde el inicio de aquel escándalo. Así, la prueba para medir la opacidad de los humos, incluida en la directiva europea, es insuficiente.

Los representantes de CITA, Comité Internacional para la Inspección Técnica de Vehículos (CITA), entidad de la que forman parte activa el Ministerio de Industria, la DGT y la propia patronal española de las ITV (AECA-ITV), afirma que los controles actuales no "permiten un

control lo suficientemente eficiente de los vehículos Euro 5 y Euro 6" (sobre todo en cuanto a las emisiones de NOx), por lo que actualmente se encuentran trabajando en mejorarlos mediante nuevos procedimientos que todo apunta a que cuando sean debidamente analizados y comprobada su eficacia serán incluidos en el citado manual de procedimientos para las ITV.

Además de la inspección de los sistemas electrónicos (las estaciones están por ahora haciendo pruebas con herramientas de diagnóstico a fin de estar listos para la ejecución de la norma en mayo de 2018, cuando sea obligatorio su cumplimiento), hay otros cambios relevantes como que los técnicos de nueva contratación (no los que ya trabajan en las ITV) deberán ser Técnicos Superiores en Automoción, que los certificados emitidos serán válidos en todos los países de la Unión, que podrá pasarse la inspección hasta un mes antes de su vencimiento o que de ser desfavorable la primera, la segunda inspección podrá pasarse en una estación diferente...

Por el contrario, hay cosas que siguen como estaban. La más relevante quizá sea que los talleres y los concesionarios siguen sin poder pasar las inspecciones.

Liberalización: la eterna batalla

La liberalización del servicio de ITV es una batalla casi histórica (y sin el casi). El nuevo Real Decreto ha dejado las cosas tal y como estaban, siendo incompatible la actividad de los talleres y concesionarios con la de la inspección técnica, pero todo apunta a que la lucha continúa.

En el año 2013 el por entonces jefe del Área de Homologación y Reglamentación de Vehículos del Ministerio de Industria, José Manuel Prieto (hoy subdirector general de Calidad y Seguridad) anunció que habían iniciado los trámites de modificación del Real Decreto con el objetivo de eliminar incompatibilidades que impedían a talleres y concesionarios pasar la ITV.

La batalla entre quienes defendían la liberalización llevaba tiempo librándose, pero fue entonces cuando se recrudeció el debate. Cada uno expuso sus razones.

Por el lado del 'sí' fundamentalmente las patronales marquisistas: Ganvan (vendedores de vehículos), Anfac (constructores) y Faconauto (concesionarios), que llevan reclamándolo desde los años noventa, con José María Aznar en el Gobierno, que llegó a 'coquetear' incluso con la idea de llevarlo a cabo. Del 'no', la patronal de recambis-

El cambio más importante introducido es el de la inspección de los sistemas electrónicos de los vehículos: sistemas de seguridad controlados de manera electrónica (ESP, ABS, airbag...) y aquellos destinados al control de las emisiones.



En materia de emisiones hay que tener en cuenta que la directiva europea fue publicada un año antes del estallido del 'Dieselgate', por lo que no tiene en cuenta algunos puntos que convendría revisar con mayor detenimiento.

tas Ancera; y Conepa, en representación de los talleres. Cetraa no realizó ningún comunicado, aunque sus manifestaciones públicas siempre fueron más por el camino de la no liberalización del servicio.

En 2014 incluso el por entonces ministro de Industria, José Manuel Soria, se inclinó a favor de una posible liberalización, igual que la Comisión Nacional de Competencia. La petición fue llevada hasta Bruselas, donde la Comisión Europea creyó que una posible liberalización iría en detrimento del usuario, por lo que se posicionó del lado del 'no'.

Ahora, el nuevo Real Decreto ha dejado las cosas tal y como estaban. No se eliminan las incompatibilidades de aquellas empresas con intereses en el comercio de vehículos y el transporte (talleres y concesionarios quedan fuera por tanto), siendo ENAC (Entidad Nacional de Acre-

Cambia...

- 1 Podrá pasarse la segunda revisión en otra estación.** La segunda inspección, en caso de que la primera fuera desfavorable, podrá pasarse en una estación diferente a la que realizó la operación en primera instancia. Y es indiferente dónde se haga, pudiendo cambiar incluso de comunidad autónoma.
- 2 La formación de los técnicos.** Los técnicos antes debían formarse de manera presencial, ahora podrán hacerlo también online. Además, las nuevas contrataciones (no afecta por tanto a los que ya son trabajadores de una estación) deberán ser Técnico Superior en Automoción.
- 3 Diagnóstico de los sistemas electrónicos.** A través de los conectores OBD de los vehículos, las estaciones deberán conectarse con las centralitas de los vehículos para inspeccionar también el estado de los sistemas electrónicos. Aún debe especificarse cuáles, cómo y con qué efectos, pero es un paso importante en materia de seguridad vial y de control de posibles fraudes en emisiones.
- 4 'ITV europea'.** Los certificados de la ITV serán reconocidos por otros países de la Unión Europea sin necesidad de pasar un nuevo trámite. Así, si se compra un coche en Italia o Alemania con su ITV en regla, por ejemplo, no deberá pasarse de nuevo en España.
- 5 Inspección por adelantado.** Los usuarios podrán realizar las inspecciones hasta un mes antes de su vencimiento. La fecha para pasar la siguiente ITV no se verá modificada.
- 6 Tras un rechazo, deberá constar dónde se han llevado a cabo las reparaciones.** No será obligatorio llevar a cabo las reparaciones en un taller legal, pero la ITV deberá hacer constar dónde se han realizado los trabajos: taller, 'autorreparación'...

No cambia...

- 1 Talleres y concesionarios no pasarán las ITV.** El nuevo Real Decreto mantiene las incompatibilidades para cualquier negocio con intereses en el sector de la movilidad y el transporte. Talleres y concesionarios quedan fuera por entenderse que podrían tener un conflicto de intereses (serían juez y parte).
- 2 Tras un rechazo por defecto grave, no es obligatorio llevar el vehículo a un taller legal.** La patronal de talleres Conepa había emitido una petición concreta: que tras una primera inspección desfavorable los vehículos debieran volver a la ITV con una factura que certificase que las reparaciones se habían realizado en un taller legal. El objetivo era contribuir así a cerrar el cerco a los ilegales. La petición no ha sido atendida por el Gobierno, si bien hay algunas comunidades (Galicia o Baleares por ejemplo) que al tener las competencias transferidas en esta área, han publicado una norma como esta.

ditación) la que siga acreditando a todos los operadores, que deberán cumplir con la norma UNE-EN ISO/IEC 17020, tipo A. En ese sentido todo como hasta ahora.

Si bien, y aunque la ley estatal es esta, son las comunidades autónomas quienes

deben interpretar y poner en marcha la norma en última instancia, decidiendo si amplían, reducen o mantienen los permisos. Algunas son más proclives a una posible liberalización del servicio (Madrid por ejemplo en un claro caso; haciendo lo

posible por que así sea dentro de sus posibilidades, habiendo en su territorio más de setenta estaciones de ITV, algo que para la patronal Aeca-ITV es poco menos que un despropósito por desproporcionado) y otras menos.

www.drovch.es

VALLESCAR

DRO

Encuentre su recambio original







DRO
DISTRIBUIDOR
RECAMBIO ORIGINAL



TOYOTA



KIA



CHEVROLET



PEUGEOT



HONDA



MITSUBISHI



HONDA



FIAT



EURO REPAIR
CAR SERVICE



LEXUS



FIAT



LANCIA



SSANGYONG



Jeep



CITROEN



Jeep



MITSUBISHI



GULF ENERGIA

Nuestro objetivo, su tranquilidad | Nuestro servicio, atención inmediata
Nuestro lema, recambios originales siempre en forma.

Albert Einstein, 19 08223 | Terrassa
 T 93 736 00 01 | info@drovch.es
 WhatsApp 600 99 98 70

ANALIZANDO LOS DISCURSOS DE LAS PATRONALES PUEDEN SACARSE CONCLUSIONES

¿Concesionarios y talleres pasando la ITV?



Ramón Marcos
CONEPA

Los talleres

La respuesta a la publicación del nuevo Real Decreto por parte de las patronales que defienden los intereses de los talleres eran diferentes. Conepa celebraba la no liberalización. Decía estar "satisfecha de que se garantice la imparcialidad de las ITV en su nueva normativa reguladora". Valoran positivamente que se conserve el régimen de incompatibilidades, "lo que mantiene y refuerza la independencia de las empresas que prestan este importante servicio a la sociedad".

Conepa se remonta años atrás para argumentar su posición: "Cuando en la década de los 80 se pusieron en marcha las bases del actual sistema de controles periódicos, nuestro sector (refiriéndose a los talleres) reivindicó su papel como supervisor eficaz de los vehículos, entendiendo que podría ser una buena fórmula que los propios talleres certificaran el buen estado de los coches de sus clientes. En aquel momento, se nos acusó de querer ser 'juez y parte' y entendimos perfectamente el mensaje: había que garantizar la imparcialidad de los controles y no contaminarlos con otros posibles intereses".

Cetraa no se ha pronunciado públicamente en este sentido. Ni ahora con la publicación del nuevo Real Decreto ni durante los anteriores años cuando se trabajaba en su redacción. En una entrevista a su por entonces presidenta, Maricarmen Antúnez (hoy lo es Enrique Fontán), publicada en el año 2014 en este mismo periódico, mostró una postura tibia: "Creo que como estamos ahora es lo mejor", señalaba, "sería complicado ser juez y parte". Ahora bien, si se produjera una liberalización, Antúnez abogaba por que todos tuvieran las mismas oportunidades: "Es decir, que no hubiera una inversión mínima para montar una estación".



Miguel Ángel Cuerno
ANCERA

Los recambistas

Su patronal Ancera fue contundente en un comunicado emitido tras la publicación del nuevo Real Decreto. "La norma garantiza la imparcialidad, independencia y objetividad de los operadores del diagnóstico del vehículo", señalaban, "en caso de haber sido una norma desfavorable (una ITV liberalizada) perjudicaría a los 40.000 talleres independientes que operan en España". "Debemos recordar que la gran mayoría de talleres multimarca en España son Pymes y Micropymes con una media aproximada de 3,5 trabajadores", comentaba su presidente Miguel Ángel Cuerno: "Una posible liberalización de las ITV sería devastadora para estos talleres, los cuales podrían perder hasta un 20% de sus operaciones, al no poder acometer la inversión en bienes de equipo y maquinaria necesaria para realizar la inspección de vehículos, la cual sí que podrían llevar a cabo los concesionarios". Su posición es clara...



Benito Tesier
SERNAUTO



Lorenzo Vidal de la Peña
GANVAM



Luis Rivas
AECA ITV

Los fabricantes de componentes

Sernauto, que es la patronal de los proveedores de automoción (los fabricantes de componentes), no se ha pronunciado respecto a una posible liberalización del servicio de ITV. El presidente de la Comisión de Recambios, Benito Tesier, considera que de darse esta posibilidad "habría que analizarla con detenimiento" para emitir una valoración. La liberalización "no es ni buena ni mala por definición", señala, convencido de que el sector de posventa independiente es lo suficientemente potente como para adaptarse a cualquier cambio. No ve por tanto una gran batalla ganada con la no liberalización del servicio, como sí en cambio lo han hecho patronales como Conepa (talleres) y Ancera (recambistas).

Los marquistas

Anfac (constructores), Faconauto (concesionarios) y Ganvam siempre han abogado por la liberalización del servicio. El presidente de esta última, Lorenzo Vidal de la Peña, hizo unas declaraciones el mismo día de la publicación de la nueva ley lamentando que la reforma no contemplara "una mayor liberalización del sector, eliminando las incompatibilidades para que concesionarios y talleres puedan pasar la inspección técnica del vehículo, tal y como apoyaba en su informe la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia".

"La entrada de nuevos operadores hubiera supuesto dotar al sistema actual de ITV de precios más competitivos y mayor eficacia pues actualmente un 20% de los vehículos que circulan por las vías públicas eluden esta obligación", explicaba, señalando que tanto talleres como concesionarios llevan años "manteniendo adecuadamente los vehículos" y dejando entrever que ambos estarían en disposición de pasar correctamente las inspecciones gracias a la formación y el equipamiento con el que ya cuentan.

Las ITV

La patronal de las estaciones de inspección, AECA-ITV, siempre se ha opuesto frontalmente a una posible liberalización del servicio. Celebraban que no lo hiciera el nuevo Real Decreto, afirmando que de ese modo se asegura un servicio "independiente, imparcial y objetivo, al mantener y reforzar la independencia de los operadores de ITV". Según han explicado en numerosas ocasiones, ser juez y parte en su opinión podría poner en riesgo un servicio que es de interés público y que vela por la seguridad vial.

