



**COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA**



E/CNMC/0001/14

**ESTUDIO SOBRE EL MERCADO
DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN
TÉCNICA DE VEHÍCULOS**

junio 2014

Índice

RESUMEN EJECUTIVO	3
1. INTRODUCCIÓN	5
2. ANÁLISIS JURÍDICO	8
2.1. Normativa de la Unión Europea.....	8
2.2. Normativa de la Administración General del Estado	10
2.3. Normativa de las Comunidades Autónomas.....	13
3. ANÁLISIS ECONÓMICO	24
3.1. Caracterización del mercado.....	25
3.2 Análisis y evidencias de la competencia en el mercado	45
4. ANÁLISIS DEL MODELO DESDE LA ÓPTICA DE LA COMPETENCIA Y LA REGULACIÓN ECONÓMICA EFICIENTE	57
4.1. Requisitos de acceso al mercado.....	60
4.2 Requisitos de ejercicio de la actividad	71
4.3 El efecto circular y acumulativo de las restricciones	74
5. BENEFICIOS PARA EL CONSUMIDOR DE LA MAYOR COMPETENCIA	76
5.1 Beneficios contrastados del aumento de la competencia.....	76
5.2 Beneficios de la competencia para la obtención de los objetivos sociales perseguidos por la ITV.	78
5.3 Riesgos de no plantear una evolución del modelo ambiciosa	79
6. CONCLUSIONES.....	81
7. RECOMENDACIONES A LAS ADMINISTRACIONES COMPETENTES, NACIONAL Y AUTONÓMICA.....	83
ANEXO I: COMPARATIVA EUROPEA	86
ANEXO II: DISTRIBUCIÓN EMPRESAS ITV POR CCAA.....	91
ANEXO III: MUESTRAS DE DESCUENTOS EN MADRID Y CASTILLA LA MANCHA.....	93
BIBLIOGRAFIA	98

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de este estudio no es analizar la efectividad de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en la consecución de sus objetivos: mejora de la seguridad vial y control de las emisiones contaminantes. La CNMC reconoce el papel que la ITV ha venido desempeñando en la consecución de unos niveles de mantenimiento de los vehículos más adecuados y favorables a la seguridad vial, así como la labor de la administración competente para aumentar el grado de cumplimiento con la ITV.

El objetivo del estudio es realizar una serie de recomendaciones a las autoridades competentes (nacional y autonómicas) para que el sistema de ITV en su conjunto logre mayores cotas de eficiencia económica compatible con los objetivos de seguridad vial. Para ello, este estudio realiza un análisis de las principales variables económicas, que se completa con el examen en términos de regulación económica eficiente de las principales exigencias o restricciones a la competencia que existen en el marco regulador de la ITV.

El desarrollo en paralelo de distintos sistemas económicos de prestación del servicio de ITV en cada Comunidad Autónoma (CCAA) bajo una serie de condiciones comunes que establece la regulación estatal, ha planteado un interesante campo de estudio que alberga experimentos naturales acerca de los efectos de la competencia. El sector en estos términos puede ser, asimismo, un fecundo campo de análisis futuro para la investigación académica que analice fenómenos más concretos.

La principal evidencia que cabe extraer del análisis económico es que la introducción de mayor competencia, básicamente permitir una entrada libre y no contingentada al mercado al pasar de un sistema de concesión administrativa a otro de autorización, ofrece importantes beneficios al consumidor y demuestra que, especialmente en zonas densamente pobladas en las que se puede contemplar una importante respuesta de nuevas aperturas, existe un importante margen para lograr mayor eficiencia productiva, con una mayor oferta que facilita al consumidor realizarla inspección, lo que está en línea con los análisis académicos realizados.

El examen bajo los principios de necesidad y proporcionalidad a las diferentes exigencias regulatorias a la luz de las evidencias económicas permite realizar una serie de recomendaciones a las administraciones competentes.

El marco estatal debería seguir relajando los requisitos no proporcionales para permitir un marco de prestación del servicio más flexible, en línea con algunos países de nuestro entorno, lo que ayudaría a una mayor extensión geográfica de la oferta y facilitaría una mejor prestación del mismo en zonas menos densamente pobladas.

El marco autonómico debería progresar hacia esquemas que promuevan la entrada de nuevos operadores y mayores niveles de competencia. En términos generales las autoridades competentes deberían abandonar la concesión

administrativa que absorbe importantes recursos de búsqueda y gestión de rentas y que se ha demostrado ineficiente. Al efectuar este cambio para lograr mayores beneficios para sus ciudadanos la autoridad competente autonómica debería fortalecer dos aspectos de su actividad. Por un lado, debe reforzar y adaptar su actividad de supervisión, inspección y sanción de la actividad de los operadores, en línea con la supervisión al resto de organismos de control, pero teniendo en cuenta la mayor importancia cuantitativa de la ITV. Por otro lado, debería analizar la situación en las zonas más remotas, aplicando, en su caso, mecanismos de intervención proporcionales; mecanismos que se verían facilitados si se avanza en la reducción de los requisitos de acceso estatales y autonómicos.

Los dos niveles de la administración deberían colaborar para que el sistema sea más coherente en la aplicación de unos requisitos y procedimientos técnicos que son comunes. Asimismo, ambos niveles de la administración, como partes integrantes y controladoras del sistema e infraestructura para la seguridad industrial, en el que la ITV está integrado, deberían asegurarse que dicho sistema impone los incentivos adecuados para garantizar la mayor calidad del servicio a los consumidores y al conjunto de la sociedad.

1. INTRODUCCIÓN

- (1) El servicio de inspección técnica de vehículos, en adelante ITV, consiste en una revisión periódica de los vehículos de motor con vistas a verificar que se encuentran en las condiciones mecánicas adecuadas para garantizar la seguridad en las carreteras. Además, la ITV controla que las emisiones contaminantes de los vehículos permanecen dentro de los límites permitidos.
- (2) Por tanto, su finalidad es tratar de corregir fallos de mercado asociados a las externalidades ambientales y de seguridad. El mantenimiento de vehículos en buen estado genera mayores beneficios sociales que particulares, ya que contribuye a reducir el número de accidentes y produce incrementos menores de contaminación. Estos beneficios externos o externalidades económicas positivas no son tenidos habitualmente en cuenta por los usuarios al determinar su nivel de gasto en el mantenimiento del vehículo, con lo que podrían no ser aprovechados por la sociedad en su totalidad si se dejase actuar exclusivamente a los mecanismos de mercado.
- (3) Para facilitar que los usuarios elijan un nivel de mantenimiento superior compatible con los objetivos ambientales y de seguridad y más próximo al nivel socialmente deseable, numerosos países han implantado sistemas periódicos de inspección obligatoria de los vehículos.
- (4) A nivel comunitario existe una directiva que establece una serie de requisitos mínimos, pero deja bajo la responsabilidad y competencia de cada Estado miembro la elección del sistema de gestión de la ITV y la posibilidad de ser más exigente. No existe una uniformidad en cuanto al sistema elegido en cada Estado miembro que facilitase la existencia de un mercado interior en este servicio, aunque la nueva Directiva en la materia fomenta y avanza hacia el reconocimiento transfronterizo de los certificados emitidos por cada Estado miembro.
- (5) En España el marco regulatorio inicial se diseñó en los años 80 bajo la concepción del servicio de ITV como un servicio altamente intervenido, con fuertes connotaciones de servicio público, a través de concesiones administrativas a operadores públicos o privados por largos periodos de tiempo. Posteriormente, en el año 2000 se produjo un intento de liberalización por el que se pretendió evolucionar a un régimen de autorización.
- (6) Sin embargo, el Tribunal Constitucional¹ vino a recordar que se trata de una competencia autonómica, por lo que la legislación estatal desde entonces se limita a establecer una serie de requisitos técnicos mínimos y un procedimiento de inspección común, siendo las comunidades autónomas las que eligen el régimen de prestación

¹ Sentencia 332/2005, de 15 de diciembre.

económica del servicio de ITV. Las Comunidades autónomas (en adelante, CCAA) pueden optar entre la prestación directa con sus propios medios, a través de empresas, públicas o privadas, en régimen de concesión o bajo un esquema relativamente más liberalizado, previa autorización.

- (7) Como consecuencia, el panorama existente a día de hoy en el mercado de prestación del servicio de ITV en España sigue siendo intervencionista a la par que considerablemente heterogéneo, existiendo modelos de prestación de distinta naturaleza, aunque sigue predominando el modelo de prestación bajo concesión administrativa en el que la competencia está especialmente impedida.
- (8) El extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) realizó un primer estudio en el año 2004² del estado del mercado, constatando que todas las CCAA seguían optando por esquemas de prestación a través de modelos concesionales, en muchos casos como consecuencia de que los plazos de las concesiones originales no habían expirado todavía.
- (9) Transcurridos 10 años desde el estudio del TDC, resulta conveniente volver a analizar la situación en la que se encuentra el mercado por muchos motivos. Primero, ya han expirado los plazos de buena parte de las concesiones originales por lo que las CCAA ya han podido adoptar decisiones acerca de qué modelo desean implantar para la prestación del servicio. Segundo, la legislación comunitaria ha evolucionado, así como los modelos existentes en otros países de nuestro entorno que proporcionan información muy válida sobre alternativas regulatorias más eficientes y más favorecedoras a la competencia. Tercero, la legislación nacional también ha venido mejorando el marco de limitaciones en cuanto a las posibilidades de prestación del servicio, de manera paralela a lo que ha sido el desarrollo de toda la infraestructura para el aseguramiento de la calidad y seguridad industrial, de la que el servicio de ITV forma parte. Y cuarto, la coexistencia de distintos modelos de prestación del servicio dentro del territorio español ofrece importantes pistas acerca de las virtudes relativas de cada uno de ellos.
- (10) En este marco, el objetivo fundamental de este estudio es analizar el mercado desde la óptica económica y jurídica para ofrecer una serie de recomendaciones a las autoridades competentes, nacionales y autonómicas, a la hora de realizar el análisis de sus respectivas normativas en términos de competencia y regulación económica eficiente.

² Informe I26-10/04 del Tribunal de Defensa de la Competencia “Sobre la prestación de servicios de Inspección Técnica de Vehículos”. Disponible en la web de la CNMC. www.cnmc.es

- (11) La existencia de un fallo de mercado es una condición necesaria para la intervención del sector público, pero no suficiente. La intervención pública, incluso cuando necesaria, podría ser desproporcionada o ineficiente, pudiendo alcanzarse los mismos objetivos sociales de forma menos costosa para el interés general. Por tanto, este estudio proporciona, sobre todo, un marco y unos elementos de análisis que deben ser aplicados a cada caso concreto.
- (12) Asimismo, la CNMC entiende que en este sector, junto a la eficiencia económica y la promoción de mayores cotas de competencia, existen otros intereses generales en juego, especialmente, la seguridad vial. Por ello, las autoridades competentes deberían profundizar en el análisis de la influencia del mal mantenimiento de los vehículos en la siniestralidad y en analizar con rigor el papel que desempeña la Inspección Técnica de Vehículos en la consecución de estos fines. En este sentido, la elevada tasa de vehículos que no pasan las inspecciones obligatorias, dato agravado por el envejecimiento del parque automovilístico o la escasa importancia que los usuarios conceden en las encuestas a la calidad y la profesionalidad de los centros de Inspección Técnica de Vehículos, son factores que deben ser ponderados y tenidos en cuenta en el proceso de análisis.
- (13) Para la realización de este estudio se ha contado con la colaboración de las autoridades de competencia autonómicas, que forman parte del grupo de promoción de la competencia del Consejo de Defensa de la Competencia. Asimismo, se ha consultado a autoridades competentes en materia de seguridad industrial del Estado y de diversas Comunidades autónomas, y también al sector de operadores de estaciones de ITV y a otras asociaciones de empresarios con interés en el mismo.

2. ANÁLISIS JURÍDICO

2.1. Normativa de la Unión Europea

- (14) La norma principal que regula la actividad de ITV a nivel europeo es la **Directiva 2009/40/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor. El objetivo fundamental de esta Directiva es mantener un nivel controlado de emisiones de gases de escape durante toda la vida del vehículo y garantizar la retirada de la circulación de los vehículos excesivamente contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento.
- i. En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en su territorio, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica. En su Anexo I y II figuran las categorías de vehículos que deben someterse a inspección, la periodicidad mínima de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios.
 - ii. Cada Estado miembro deberá velar, en su marco de competencia, porque la inspección técnica se realice metódicamente y siguiendo normas elevadas de calidad.
 - iii. El artículo 2 establece que la inspección técnica será efectuada por el Estado o por un organismo público encargado por el Estado o por organismos o establecimientos designados por el Estado y que actúen bajo su vigilancia directa, que podrán ser organismos privados debidamente autorizados para ello. En particular, en los casos en que un establecimiento encargado de la inspección técnica se dedique también a la reparación de vehículos, algo permitido por la Directiva, los Estados miembros velarán por el mantenimiento de la objetividad y de la alta calidad de la inspección técnica.
 - iv. Para ello los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos con las disposiciones de la directiva.
 - v. No obstante lo dispuesto sobre las categorías de vehículos sometidos a inspección y la periodicidad de la inspección por categoría de vehículo, los Estados miembros podrán: adelantar la fecha de la inspección técnica obligatoria, acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas, aumentar el número de elementos que deban controlarse, extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos y prescribir pruebas adicionales especiales, entre otros.
- (15) La Directiva 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, modifica ligeramente la Directiva 2009/40/CE, a fin de reflejar el estado actual de

la tecnología de los vehículos, avanzar en la armonización de la inspección, introducir métodos de ensayo para cada uno de los elementos objeto de inspección y establecer las razones principales que pueden determinar la no conformidad de dichos elementos, tal como ya se encontraba establecido para los sistemas de frenado.

- (16) Asimismo, la Recomendación de la Comisión de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, recomienda que los Estados miembros adopten medidas dirigidas a que los inspectores que practiquen las inspecciones técnicas de vehículos dispongan de directrices que les permitan asegurar una evaluación armonizada de los fallos enumerados en el anexo de dicha directiva.
- (17) En el momento de redacción de este estudio el Parlamento Europeo y el Consejo han aprobado la **Directiva 2014/45/UE**, de 3 abril, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE. Esta directiva pretende reforzar el régimen de las inspecciones y ampliar su alcance; por tanto, hace referencia a los siguientes considerandos:
- i. Un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir a la mejora del medio ambiente y a **reducir el número de víctimas mortales en carretera**.
 - ii. Los **Estados miembros deben seguir siendo responsables** de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita que las realicen organismos privados.
 - iii. El **fraude de los cuenta kilómetros** debe considerarse un delito sancionable, dado que su manipulación puede dar lugar a la evaluación incorrecta del estado de un vehículo.
 - iv. Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los **equipos** que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, **deben ser objeto de comprobaciones en relación con las especificaciones facilitadas por los Estados miembros o por los fabricantes**.
 - v. Cuando se autoricen centros de inspección técnica en su territorio, los Estados miembros deben tener en cuenta que la **Directiva 2006/123/CE del Parlamento y del Consejo excluye de su ámbito de aplicación los servicios de interés general en el ámbito del transporte**.
 - vi. Unas inspecciones técnicas de calidad requieren que el personal que las efectúe cuente con altas competencias y habilidades; por tanto, **procede instaurar un sistema de formación**.
 - vii. **Los Estados miembros deben poder imponer requisitos en materia de separación de actividades o permitir que un organismo privado efectúe simultáneamente inspecciones técnicas y reparaciones de vehículos, incluso en un mismo**

vehículo siempre que el órgano de supervisión haya determinado que se satisfacen las condiciones de mantenimiento de un alto nivel de objetividad.

- viii. No deben alterarse los resultados de las inspecciones técnicas con fines comerciales.**
- ix. Para mantener a lo largo del tiempo una elevada calidad de las inspecciones, los Estados miembros deben crear un **sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones.**

2.2. Normativa de la Administración General del Estado

- (18) El ámbito de las inspecciones técnicas de vehículos está regulado por el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, que regula los elementos concretos del servicio de la inspección técnica de vehículos, y el **Real Decreto 224/2008**, de 15 de febrero, que regula el funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos. Además, es de aplicación complementaria el Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- (19) En su origen³, el régimen uniforme para todo el territorio español de gestión de las estaciones de inspección técnica de vehículos funcionaba era el de concesión administrativa. Es decir, el servicio era de titularidad pública, prestado en régimen de monopolio u oligopolio sin competencia, bien directamente por la Administración, bien indirectamente a través de concesiones administrativas por empresas privadas.
- (20) En el año 2000 se produce un intento de liberalización de la actividad de inspección técnica de vehículos a nivel estatal, mediante el Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones. Este Real Decreto-Ley dispone en su artículo 7.2 que la ejecución material de las inspecciones podría efectuarse por las Comunidades Autónomas o Administración competente directamente, con sus propios medios o a través de sociedades de economía mixta en cuyo capital participen, o por particulares, previa obtención de la correspondiente autorización. El elemento innovador de este Real Decreto-Ley radica en el cambio de régimen jurídico de participación de las empresas privadas, puesto que en el caso de no prestación directa por la Administración, la prestación se abre a las empresas privadas, previa obtención de autorización, cuyo otorgamiento habría de corresponder a la Administración competente. Los requisitos técnicos que debían cumplir las estaciones de ITV a fin de ser autorizadas para realizar esta actividad, así como las obligaciones a las que están sujetos sus titulares y el régimen de

³ Real decreto 1987/85, de 24 de septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

incompatibilidades que les era de aplicación se establecieron en el Real Decreto 833/2003, de 27 de junio.

- (21) El proceso de liberalización abordado por el legislador estatal para todo el territorio nacional, al amparo de las competencias exclusivas en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y de tráfico y circulación de vehículos a motor, fue objeto de recurso ante el Tribunal Constitucional por aquellas Comunidades Autónomas que apreciaron una vulneración de sus competencias en materia de industria.
- (22) Finalmente, el Tribunal Constitucional⁴ estimó parcialmente los recursos interpuestos por entender que se vulneraban las referidas competencias al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos, y declaró la nulidad del citado artículo 7.2 por el que se regulaba el régimen de autorización. Tras el pronunciamiento del Tribunal Constitucional, el Tribunal Supremo resolvió⁵ los recursos contenciosos-administrativos interpuestos contra el Real Decreto 833/2003, que regulaba aspectos concretos del nuevo régimen de autorización.
- (23) A raíz de la mencionada Sentencia del Tribunal Constitucional, el régimen vigente de autorización administrativa en todo el territorio nacional quedó sin validez. Como consecuencia, se aprobó el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, que dispone que la ejecución material de las inspecciones será realizada de acuerdo con el modelo de gestión que establezcan las CCAA en ejercicio de sus competencias. El marco básico establecido por este Real Decreto es el siguiente:
- i. La ejecución material de las inspecciones podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, con sus propios medios o a través de sociedades de economía mixta, o bien por empresas privadas con su propio personal, en régimen de concesión administrativa o mediante autorización otorgada por la Administración competente. Es decir, será decisión de la CCAA el paso a un sistema liberalizado en el que la prestación del servicio pudiera ser realizada por cualquier empresa, previa obtención de la correspondiente autorización.

⁴ *Vid.* Sentencia 332/2005, de 15 de diciembre.

⁵ Sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 3 de octubre de 2006 en los recursos números 133/2003, rectificada por auto de 17 de enero de 2007, y 105/2003, así como la sentencia de 4 de octubre de 2006 en el recurso número 95/2003.

- ii. Para garantizar que las entidades de inspección cumplen con los requisitos y actúan conforme a los procedimientos previstos, se exige que las entidades estén acreditadas a tal efecto por una entidad de acreditación, a no ser que la Administración autonómica competente opte por otro procedimiento para justificar los requisitos técnicos; procedimiento que debe estar preestablecido.
 - iii. Se fijan unas **incompatibilidades mínimas** en cuanto a la participación accionarial de los propietarios de servicios de ITV y su personal, que podrán ser reforzadas por cada legislación autonómica. Así, los socios o directivos de la empresa y el personal que preste sus servicios en la estación de ITV no podrán tener participación directa o indirecta en:
 - Actividades de transportes terrestres por carretera
 - Comercio de vehículos automóviles
 - Gestorías administrativas relacionadas con el campo de la automoción
 - Entidades aseguradoras que operen en los ramos del seguro de automóvil
 - Peritos de seguros y mediadores de seguros privados que ejerzan su actividad en los ramos del seguro del automóvil.
 - iv. Por tanto, se permite, en principio, la compatibilidad de los socios y el personal de las estaciones de servicios ITV con la participación en talleres de reparación. Sin embargo, en el marco de las obligaciones generales que deben ser observadas por los titulares de las estaciones, se declara que no podrán hacerse trabajos de reparación, transformación o mantenimiento de vehículos en las propias instalaciones de la estación de ITV.
 - v. Se establece la libertad de elección de estación de ITV en todo el territorio nacional para los usuarios.
 - vi. El régimen tarifario de las inspecciones y su actualización periódica serán establecidos por cada Comunidad autónoma.
 - vii. Se sientan los principios básicos del régimen sancionador que debe ser administrado por las autoridades competentes de las CCAA y que prevé la pérdida de la capacidad de realizar inspecciones en aquellos casos en los que la naturaleza y frecuencia de las infracciones menoscabe gravemente la calidad de las inspecciones.
- (24) El Ministerio de Industria, Energía y Turismo, de acuerdo con las CCAA, elabora y mantiene actualizado un “Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV” que establece los criterios técnicos de procedimiento para llevar a cabo la inspección.

- (25) Recientemente, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha sometido a consulta pública un borrador de Real Decreto que modificaría el Real Decreto 224/2008⁶:
- i. eliminando todas las incompatibilidades accionariales existentes para la prestación del servicio de inspección técnica de vehículo, con lo que podrían entrar en la prestación de este servicio otros actores como concesionarios de vehículos o empresas de transporte, y
 - ii. convirtiendo en obligatoria la acreditación a través de entidad de acreditación correspondiente (ENAC) de la unidad de inspección titular de la estación de ITV, conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 (*Criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan inspecciones*), salvo que la prestación del servicio sea realizada por la propia Administración con sus propios medios, en cuyo caso puede decidir no someter a las estaciones a acreditación.

2.3. Normativa de las Comunidades Autónomas

- (26) El marco legal por el que cada CCAA ha venido configurando el sistema de funcionamiento del mercado en su territorio es dispar y resulta complejo y poco útil a los efectos de estudio establecer un listado de normativa, puesto que tanto el rango como el alcance de la misma varían notablemente de comunidad a comunidad. El presente apartado ofrece una panorámica de cuál es el régimen económico básico en cada CCAA, con especial atención al sistema de entrada al mercado, el régimen tarifario y el de incompatibilidades. Al final de este apartado se recoge en una tabla una panorámica general de las principales características.

2.3.1. Andalucía

- (27) Originalmente el régimen jurídico establecido para la gestión de las estaciones de ITV era el de la concesión administrativa. Sin embargo, en la actualidad y desde el año 2003 el mercado está reservado a la empresa VEIASA (Verificaciones Industriales de Andalucía, SA),

⁶ La propuesta normativa ha sido analizada por la CNMC en su informe IPN/DP/0005/14, de 6 de marzo de 2014, en el que realiza una valoración positiva de las dos propuestas. Respecto a la propuesta de eliminación del régimen de incompatibilidad accionarial, se considera que la misma será positiva para la competencia, aunque se reconoce que la propuesta tendrá un impacto limitado si no se ve secundada por reformas subsiguientes de las CCAA. También se considera positiva la obligación de someter a acreditación de ENAC a todas las estaciones — excepto en el caso de que la ejecución de las inspecciones se realice directamente por la Administración con su propio personal— por cuanto supone homogeneizar el régimen de funcionamiento en todo el territorio nacional, aunque la CNMC recomienda que también se requiera la acreditación en aquellos casos en los que la prestación es realizada directamente por la Administración con sus propios medios.

propiedad de la Junta de Andalucía, gestora de todas las estaciones de ITV de la CCAA.

- (28) Así, mediante la Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas, se establece que el servicio de ITV en Andalucía se realizará de manera directa por la Administración en régimen de exclusividad mediante la empresa pública VEIASA. Por su parte, mediante Orden de periodicidad anual se actualizan las tarifas del servicio de ITV, que tienen el carácter de fijas y únicas para todo el territorio.

2.3.2. Aragón

- (29) El régimen jurídico establecido en Aragón es el de concesión administrativa. Actualmente, todas las estaciones de ITV de Aragón están gestionadas y explotadas por empresas privadas, excepto la estación de Malpica, que está gestionada por SEM Grupo Itevelesa-Aragón, S.A., una empresa de naturaleza mixta.
- (30) El plazo máximo de las concesiones es de 35 años, que podrá prorrogarse por los plazos señalados en el contrato, hasta un máximo de 50 años. Las concesiones vigentes en 2014 caducarán en el año 2020.
- (31) El régimen de incompatibilidades prohíbe la participación en talleres de reparación a los socios, directivos y personal de las estaciones de ITV.
- (32) Las tarifas a percibir por las empresas concesionarias son aprobadas por el Gobierno de Aragón y se actualizan teniendo en cuenta el coste real del servicio y el valor del índice de precios al consumo interanual. Entre las condiciones esenciales de la concesión está el cumplimiento de las tarifas oficialmente autorizadas.
- (33) El concesionario deberá abonar dos tipos de canon a la Diputación General de Aragón: uno anual por explotación de línea y otro trimestral por actuación realizada.

2.3.3. Asturias

- (34) La Administración del Principado de Asturias respondió el 15 de mayo de 2013 al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción de la Autoridad de Competencia, (entonces CNC) acerca de posibles restricciones de la competencia en la normativa autonómica en materia de prestación del servicio de ITV.
- (35) La Ley 6/1987, de 23 de diciembre, autorizó la constitución de la empresa de titularidad pública Inspección Técnica de Vehículos de Asturias, SA (ITVASA) para la prestación del servicio de ITV en dicha comunidad. Por Resolución de periodicidad anual, la Consejería de Hacienda y Sector Público publica el importe exigible de tasas por el servicio de ITV.
- (36) Por tanto, todas las estaciones de ITV de Asturias están gestionadas y explotadas por la misma empresa de titularidad pública.

2.3.4. Baleares

- (37) Aun cuando nominalmente la normativa autonómica prevé la utilización del sistema de autorizaciones, la realidad hace que el régimen efectivo sea otro. En primer lugar, los Consejos Insulares tienen atribuidas las competencias ejecutivas y de gestión del servicio. En segundo lugar, todavía siguen vigentes los regímenes de concesión administrativa en el caso de Mallorca y Menorca, por lo menos hasta 2017. En Ibiza, por su parte, el Consejo Insular elabora los pliegos del concurso público para el otorgamiento de concesión del servicio de ITV en su isla. Hasta este momento dicho servicio se realiza directamente por la Administración insular.
- (38) La normativa autonómica y de los Consejos prevé que en ningún caso se podrán hacer trabajos de reparación o mantenimiento de automóviles, y contempla otra serie de requisitos para el ejercicio de la actividad adicionales. Por ejemplo, las estaciones de ITV deberán abrir un mínimo de 35 horas semanales, y las empresas autorizadas en Ibiza deberán prestar el servicio en la Isla de Formentera al menos un día a la semana durante 7 horas.
- (39) Las tarifas establecidas tienen carácter de fijas, y son actualizadas anualmente conforme al incremento anual del IPC de las Islas Baleares. El régimen de incompatibilidad accionarial es el mismo que el nacional.

2.3.5. Canarias

- (40) Mediante el Decreto 93/2007 la Comunidad Canaria establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de ITV. Este Decreto fue recurrido y se encuentra actualmente pendiente de sentencia del Tribunal Supremo. Debido a los recursos judiciales presentados, su aplicación estuvo suspendida durante varios años, pero hoy en día se encuentra en ejecutividad provisional desde el año 2011, como consecuencia de un pronunciamiento expreso del Tribunal Superior de Justicia de Canarias.
- (41) El régimen de gestión de estaciones de ITV en Canarias es el de autorización administrativa en dos fases: autorización de instalación y autorización de funcionamiento. Para obtener la autorización de instalación, las entidades tienen que acreditar su solvencia económica y financiera.
- (42) No obstante, los titulares de las concesiones otorgadas antes de la entrada en vigor de dicho Decreto siguen estando habilitados hasta el fin de las mismas, pero el servicio, en principio, ha dejado de prestarse en régimen de exclusividad territorial. Respecto al régimen de incompatibilidades esta CCAA sigue a la normativa nacional, por lo que, en principio, sería posible la participación accionarial de empresas relacionadas con actividades de reparación y mantenimiento de automóviles en el capital de empresas autorizadas para ITV.

- (43) La Dirección General competente en materia de industria fija las tarifas máximas a aplicar por las estaciones de ITV. En Canarias al servicio se le aplica el Impuesto General Indirecto Canario (IGIC), actualmente un 7% de la tarifa base, puesto que el IVA no es de aplicación en esta Comunidad Autónoma.

2.3.6. Cantabria

- (44) Según la normativa autonómica, la ejecución material de las inspecciones podrá realizarse por la Comunidad Autónoma de Cantabria, directamente o de manera indirecta a través de sociedades de economía mixta o por medio de empresas privadas en régimen de concesión administrativa.
- (45) Actualmente, una estación está gestionada directamente por el Gobierno de Cantabria, estando las otras 7 explotadas por la empresa privada Itevelesa en régimen de concesión administrativa con plazos muy largos para la finalización de las mismas.
- (46) La Comunidad Autónoma se divide en zonas geográficas comprensivas de los municipios del entorno de cada una de las estaciones de ITV, atendiendo tanto al parque móvil de vehículos existentes en cada ámbito territorial como a la tipología orográfica y a la distancia a recorrer por los usuarios para la prestación del servicio de ITV.
- (47) El régimen tarifario es de precios fijos y el de incompatibilidades prohíbe la participación en talleres de reparación a los socios, directivos y personal de las estaciones de ITV.

2.3.7. Castilla la Mancha

- (48) Castilla la Mancha fue la primera CCAA en pasar a un régimen de autorizaciones, permitiendo que cualquier persona jurídica pudiese obtener una autorización administrativa para la instalación de estaciones de ITV fijas en el territorio de Castilla La Mancha si reúne los requisitos técnicos establecidos. De hecho, ha sido la región que vio en primer lugar aumentar notablemente el número de nuevos operadores tras el cambio de sistema.
- (49) Para la obtención de la autorización es necesario presentar un estudio de explotación en el que han de figurar las tarifas que se proponen para su aplicación y que no podrán superar las máximas establecidas por la Consejería competente. Además, aunque el régimen tarifario es el de tarifas máximas, las modificaciones que el prestador del servicio vaya a introducir en las tarifas deberán ser notificadas a la Consejería competente y tendrán una duración mínima de un año.
- (50) Las autorizaciones tienen una vigencia de 5 años. Las empresas autorizadas podrán solicitar la renovación de la autorización como mínimo tres meses antes de la expiración de la vigencia inicial, añadiendo a su solicitud una memoria económico-financiera sometida a auditoría externa. El régimen de incompatibilidades prohíbe la

participación en talleres de reparación a los socios, directivos y personal de las estaciones de ITV.

- (51) En el año 2010 se llevó a cabo una planificación sectorial de las estaciones de ITV, que modula la efectividad del sistema de autorizaciones. Para elaborar dicha planificación se tuvieron en cuenta la distribución del censo zonal del parque de vehículos, la dispersión de la población, así como las estaciones de ITV ya existentes. En la misma queda establecido el número de estaciones de ITV necesarias por provincias y lista de municipios, de tal forma que una nueva estación debería establecerse obligatoriamente en alguno de dichos municipios. También se regulan los criterios de resolución de los procedimientos de autorización, cuando concurren varias solicitudes para un mismo ámbito geográfico limitado por la propia planificación. La planificación establecida tiene una vigencia de 5 años desde su entrada en vigor.

2.3.8. Castilla León

- (52) El Servicio para la Defensa de la Competencia de Castilla y León respondió, con fecha 21 de mayo de 2013 al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción de la CNC acerca del Servicio de ITV en Castilla y León.
- (53) En Castilla y León el régimen previsto para la ejecución del servicio de ITV es el de concesión administrativa. El territorio de la Comunidad Autónoma se divide en 13 zonas concesionales.
- (54) Las actuales concesiones de prestación de servicio de ITV caducan el 30 de diciembre de 2029. Durante este periodo está limitado el otorgamiento de autorizaciones para la prestación de servicios de ITV.

2.3.9. Cataluña

- (55) La Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) respondió con fecha 23 de mayo de 2013 al cuestionario de la CNC en relación con la identificación de posibles restricciones a la competencia presentes en la normativa catalana que regula el servicio de ITV.
- (59) El marco normativo catalán se encuentra en estos momentos pendiente del recurso presentado contra el Decreto 30/2010, que aprueba el reglamento del servicio de ITV y el Decreto 45/2010 que aprueba el Plan territorial. La sentencia del TSJ de Cataluña de 25 de abril de 2012 anuló varios artículos del Decreto 30/2010 y la totalidad del Decreto 45/2010. **La sentencia estima que la Directiva de Servicios es aplicable a dicho Sector, anulando las disposiciones que limitarían la libertad de establecimiento de las empresas afectadas**
- (60) Es competencia de la Agencia Catalana de Seguridad Industrial autorizar a los titulares de las estaciones de ITV. Además, para garantizar la objetividad y la calidad de la inspección, puede determinar por Decreto el número necesario de estaciones de ITV y el de líneas de inspección que debe tener cada estación, las cuales han de calcularse

sobre la base del parque móvil de vehículos existente, y establecer su ubicación mediante un plan territorial.

- (61) Aun cuando el régimen nominal es el de autorización, en la práctica, se trata de un sistema altamente reglamentado en cuanto a la posibilidad de acceso al mercado, en el que se siguen convocando concursos en función de una planificación previa. Los Decretos mencionados establecen los requisitos que deben cumplir los titulares de las estaciones de ITV: (a) adecuarse al plan territorial, (b) no superar, cada empresa, la cuota máxima de mercado que se establezca por reglamento, (c) adecuarse a las distancias mínimas de compatibilidad entre estaciones de ITV, (d) tener una acreditación de su competencia técnica, una certificación de su sistema de aseguramiento de la calidad y una certificación de su sistema de gestión ambiental, (k) acreditar la solvencia financiera necesaria, (l) tener una póliza de responsabilidad civil en la cuantía que se determine, (m) tener una fianza en la cuantía que se determine.
- (62) El régimen de incompatibilidades prohíbe la participación en actividades de reparación de vehículos, partes y piezas a los socios, directivos y personal de las estaciones de ITV.

2.3.10. Extremadura

- (63) Hasta la entrada en vigor del Decreto 113/2013, de 2 de julio, que regula la instalación y el funcionamiento de las estaciones de ITV gestionadas en régimen de concesión administrativa en Extremadura, las estaciones de ITV de Extremadura estaban gestionadas directamente por la Consejería de Fomento. El nuevo marco legal establece que las concesiones administrativas se adjudicarán por concurso. Además, regula los requisitos que deben cumplir las estaciones, sus titulares y personal, estableciéndose la incompatibilidad de los titulares y el personal de las estaciones con ciertas actividades. Asimismo, se regula el personal mínimo con que debe contar cada estación de ITV y los requisitos técnicos que deben cumplir.
- (64) En línea con lo previsto en el Decreto, se publicó el concurso de dos lotes de estaciones, incluyendo cada uno de los lotes cuatro estaciones de nueva construcción y una ya construida y explotada hasta entonces directamente por la propia Consejería de Fomento de Extremadura. Finalmente, mediante Resolución del 26 de noviembre de 2013, se adjudicaron ambos lotes a la entidad Estación ITV Vega Baja, S.A. el plazo de concesión es de 25 años como mínimo hasta un máximo de 50. El resto de estaciones seguirán siendo gestionadas directamente por la Consejería de Fomento.
- (65) El régimen tarifario para las estaciones concesionadas es el de tarifas máximas, mientras que las gestionadas públicamente aplican tasas públicas. Cada estación deberá comunicar la tarifa que aplicará en los diez días siguientes a la publicación de la Ley de Presupuestos Generales de Extremadura de cada ejercicio. En caso de variación de

las tarifas, se deberá comunicar con una antelación mínima de 30 días a su aplicación, y no podrá haber más de una variación mensual.

2.3.11. Galicia

- (66) El Consello Galego de Competencia remitió escrito con fecha 23 de mayo de 2013 a la Dirección de Promoción de la extinta CNC contestando al requerimiento de información realizado acerca de las posibles restricciones en la normativa gallega sobre ITV.
- (67) La prestación del servicio de ITV en Galicia se concibe como un servicio público. Según el Decreto 205/1994, de 16 de junio, dicha actividad se podrá realizar por gestión directa de la Consellería o por gestión indirecta a través de empresas privadas en régimen de concesión administrativa. En la práctica, se presta en régimen de concesión administrativa existiendo un único concesionario (la empresa privada Supervisión y Control, S.A.) para las nueve zonas de influencia en las que en su día se dividió el territorio de Galicia. Dicho concesionario único, que dispone de 23 líneas fijas y 10 móviles, ejerce su actividad en exclusiva en la Comunidad Autónoma de Galicia, para todos los tipos de vehículos y para cualquier clase de revisiones técnicas de los mismos (obligatorias y no obligatorias). Por su parte, la entidad concesionaria ha de satisfacer un canon.
- (68) En principio, la concesión se otorgó por un plazo de 20 años prorrogable por plazos sucesivos de 4 años de duración máxima, sin poder superar la duración total los 50 años. No obstante, la única concesionaria de ITV en Galicia vio extendida su duración, que inicialmente finalizaba en 2011, hasta 2023, al comprometerse la Consellería a no denunciar el contrato en las tres prórrogas siguientes, de cuatro años cada una.
- (69) El régimen de incompatibilidades establece que los socios o directivos de la empresa concesionaria y el personal de la misma no podrán tener participación, entre otros, en comercio de vehículos y talleres de reparación. Se trata de un régimen de tarifas fijas, ya que se considera una condición esencial de la concesión el cumplimiento de las tarifas oficialmente autorizadas.

2.3.12. La Rioja

- (70) El Servicio de Industria y Comercio de La Rioja respondió, con fecha 21 de mayo de 2013, al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción de la CNC acerca de la Competencia en el Servicio de ITV de La Rioja.
- (71) El Decreto 26/2012, de 6 de julio, establece que el servicio de ITV se prestará preferentemente por empresas privadas con su propio personal, previa obtención de la autorización de instalación y de la autorización de funcionamiento. En la práctica, existen cinco estaciones ITV en la Rioja, gestionadas por cinco empresas privadas mediante autorización. La autorización de instalación habilita para un plazo máximo de dos años para construir y conseguir la acreditación de la competencia técnica en

base al a norma UNE-EN ISO/IEC correspondiente y tiene por objeto acreditar las características técnicas de la instalación.

- (72) Pero esta autorización no habilita para prestar los servicios de ITV, siendo necesaria a estos efectos la autorización de funcionamiento, en la que la autoridad competente somete la solicitud a un análisis sobre las condiciones del mercado y su repercusión en la Red de Estaciones de ITV de la CCAA, a partir de un análisis de viabilidad económica que debe presentar el interesado y que debe tener en cuenta la actividad de las tres estaciones ya instaladas más cercanas. Transcurridos seis meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa, se entenderá denegada por silencio administrativo.
- (73) El régimen de incompatibilidades prohíbe que los socios, directivos y el personal que presta sus servicios puedan tener participación directa o indirecta en varias actividades, entre las que destaca el comercio de vehículos automóviles y los talleres de reparación de vehículos. Asimismo, la normativa establece el personal mínimo con el que contará cada estación ITV. Este personal, según su categoría, contará con una titulación determinada y una experiencia mínima acreditada.
- (74) Las tarifas de aplicación a percibir por las empresas prestadoras del servicio serán públicas y no podrán exceder de las máximas establecidas mediante Orden por la Consejería competente en materia de ITV y podrán actualizarse de acuerdo con el coste real del servicio y con la variación del índice de precios al consumo en la Comunidad Autónoma de La Rioja correspondiente a los meses transcurridos desde la última actualización.

2.3.13. Madrid

- (75) La Ley 7/2009, de 15 de diciembre, por la que se liberaliza el régimen jurídico de la actividad de ITV en la Comunidad de Madrid, y el Decreto 8/2011, de 17 de febrero, del Consejo de Gobierno, por el que se regula la ITV en la Comunidad de Madrid, supusieron el paso de un sistema de concesión a un régimen de autorización.
- (76) La Ley 7/2009 define el nuevo marco jurídico liberalizado y regula la situación de las empresas que venían desarrollando la actividad de ITV en la Comunidad de Madrid con anterioridad a su entrada en vigor, con la finalidad de garantizar la continuidad de la prestación del servicio. Se regula la reversión a la Comunidad de Madrid de los bienes y derechos afectos a las concesiones, estableciendo un derecho de adquisición preferente a favor de los antiguos concesionarios.

- (77) El Decreto 8/2011⁷ regula el procedimiento de autorización y los requisitos técnicos exigibles para la prestación de la actividad de ITV en régimen de autorización.
- (78) La obtención de autorización administrativa es condición indispensable para poner en servicio la instalación y comenzar la actividad de ITV. La vigencia de la autorización administrativa está sujeta a que permanezca en vigor la acreditación de la estación ITV. Las estaciones ITV deberán estar acreditadas para todos los tipos de inspección que deban realizar de acuerdo a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 en el campo de la ITV.
- (79) Tras la liberalización llevada a cabo en la Comunidad de Madrid, se ha ampliado la red de estaciones de las 17 que operaban en el año 2008 a las 56 existentes en 2014.
- (80) Por contra, el régimen de incompatibilidades endurece las contempladas a nivel estatal, incluyendo los talleres de reparación de vehículos y el diseño, fabricación, suministro, montaje o mantenimiento de vehículos y de elementos que los componen que estén sujetos a inspección.
- (81) Además, la normativa regula las condiciones de funcionamiento de las estaciones de ITV, estableciendo un horario mínimo de 40 horas semanales, pudiendo modificarse motivadamente por el órgano competente siempre que se garantice la calidad del servicio.

2.3.14. Navarra

- (82) La normativa navarra relativa al Servicio Público de ITV establece que éste puede gestionarse directamente por la Comunidad Foral, o a través de sociedades de economía mixta o por empresas privadas propietarias de instalaciones con su propio personal y en régimen de concesión administrativa.
- (83) En la práctica, en la actualidad operan dos empresas que han obtenido la concesión para ocho estaciones por un periodo de 20 años, que finaliza en 2019. Cada concesión determina el ámbito territorial dentro del cual ejercerá su actividad la entidad adjudicataria bajo un sistema de tarifas fijas.
- (84) El régimen de incompatibilidades establece que los socios o directivos de la empresa concesionaria y el personal de la misma no podrán tener participación en actividades de, entre otros, talleres de reparación, gestión administrativa relacionada con el campo del automóvil, compañías o mutuas aseguradoras, peritos tasadores y agentes de seguros del campo del automóvil.

⁷ El extinto Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Madrid tuvo ocasión de pronunciarse sobre un proyecto de decreto en desarrollo de la Ley 7/2009 a través del Informe 2/2010, de 17 de septiembre, en el que ponía de manifiesto determinadas barreras a la competencia que el mismo contemplaba y que fueron subsanadas en parte con el nuevo decreto.

2.3.15. País Vasco

- (85) La normativa del servicio de ITV en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco prevé que éste podrá realizarse mediante alguna de las siguientes modalidades: directamente, mediante estaciones de ITV públicas o mediante estaciones de ITV de Sociedades Públicas o, indirectamente, mediante las estaciones de empresas, a través de alguna de las modalidades de gestión de servicios públicos.
- (86) En la práctica, el Gobierno vasco gestiona una estación directamente, siendo el resto gestionadas por empresas privadas en régimen de concesión administrativa. Dichas concesiones fueron adjudicadas en 1993 por una duración de 30 años. Sin embargo, tras la impugnación de dicha adjudicación 20 años después, en 2013, se anuló la concesión de dos estaciones, que fueron adjudicadas a otra empresa por una duración de 30 años. En esta última adjudicación se prevé que la empresa concesionaria deberá pagar un canon del 10% de la tarifa aplicada por vehículo.
- (87) El régimen de incompatibilidades es el mismo que el nacional y el régimen tarifario es de precios fijos.

2.3.16. Región de Murcia

- (88) La Región de Murcia no cuenta con normativa autonómica propia en materia de ITV, siendo de aplicación la normativa estatal. De las ocho estaciones de ITV que operan en esta Comunidad Autónoma, sólo una (la estación de Alcantarilla) está gestionada directamente por la Región de Murcia. Las 7 restantes fueron adjudicadas en 1997 por concurso bajo el régimen de concesión, agrupadas en tres lotes. Cada lote fue adjudicado a una empresa privada. El plazo de duración de la concesión es de 20 años, prorrogable por periodos sucesivos de 10 años, mediante acuerdo expreso de las partes contratantes y previa solicitud del concesionario.
- (89) Las tarifas fijas a aplicar por las entidades concesionarias serán revisadas anualmente por Orden de la Consejería. El régimen de incompatibilidades es el recogido en la normativa nacional

2.3.17. Valencia

- (90) Todas las estaciones están gestionadas por empresas privadas en régimen de concesión administrativa. Dichas concesiones fueron adjudicadas en 1998 por un plazo de 25 años.
- (91) En la Comunidad Valenciana es de aplicación el régimen de incompatibilidades recogido en la normativa estatal y funcionan a través de tarifas fijas.

2.3.18. Ceuta y Melilla

- (92) La Resolución de 24 de abril de 1996 autorizó a Inspección Técnica de Vehículos Leonesa, S.A. (ITEVELESA) a realizar determinadas inspecciones en la estación de Ceuta.

- (93) La única estación de ITV de Melilla está gestionada y explotada por Ivesur, S.A., en régimen de concesión administrativa.
- (94) En la siguiente tabla se resume la situación en cada CCAA. En la misma se pretende ofrecer una imagen de cuál es el régimen de funcionamiento efectivo, con independencia del sentido de la normativa. Así, aun cuando el régimen nominal previsto en alguna CCAA es el de autorización, en la práctica no funcionan como tales, sino que la existencia de dos autorizaciones o de requisitos adicionales llevan a denominarla como de “autorización limitativa”.

Tabla 1 Resumen de la situación efectiva en cada CCAA

CCAA	Régimen de gestión efectivo	Fin concesión	Tarifas	Incompatibilidad accionarial	
Extremadura	Concesión	[2038, 2063]	Tarifas máximas	(1) (2) (3)	
	Gestión pública directa		Tasas sin IVA		
Asturias	Emp. pública		Tarifas fijas	(1)	
Andalucía	Emp. pública		Tarifas fijas	(1) (2)	
Aragón	Concesión	[2020,]	Tarifas fijas	(1) (2)	
Baleares	Menorca	Concesión	2017	Tarifas fijas	(1)
	Mallorca	Concesión	2018	Tarifas fijas	(1)
	Ibiza	Oficial		Tasas sin IVA	
Cantabria	Concesión	[2018, 2076]	Tarifas fijas	(1) (2) (3)	
	Concesión	[2028, ∞)	Tarifas fijas		
	Est. Oficial		No hace periódicas		
Castilla y León	Concesión	2029	Tarifas fijas	(1) (2)	
Galicia	Concesión	2023	Tarifas fijas	(1) (2)	
C. Valenciana	Concesión	[2023,]	Tarifas fijas	(1)	
Murcia	Concesión	2017	Tarifas fijas	(1)	
	Est. Oficial		Tasas sin IVA		
Navarra	Concesión	2019	Tarifas fijas	(1) (2)	
País Vasco	Concesión	[2023-2092]	Tarifas fijas	(1)	
	Concesión	[2043-2112]	Tarifas fijas		
	Est. Oficial		Sólo vehículos de la ertzaintza		
C. la Mancha	Autorización limitativa		Tarifas máximas	(1) (2) (3)	
Cataluña	Autorización limitativa		Tarifas máximas	(1) (2)	
Rioja (La)	Autorización limitativa		Tarifas máximas	(1) (2) (3)	
Canarias	Autorización		Tarifas máximas	(1)	
	Concesión	2019 y 2025			
Madrid	Autorización		-	(1) (2) (3)	

Fuente: Elaboración propia

- (1) Régimen de incompatibilidad accionarial igual al recogido en la normativa nacional
- (2) Incompatibilidad con participación en el capital de empresas de reparación o mantenimiento de vehículos
- (3) Otras adicionales.

3. ANÁLISIS ECONÓMICO

- (95) Desde el punto de vista cuantitativo y pese a tratarse de un sector que presta un servicio con connotaciones de servicio público, en ocasiones por empresas públicas, y agrupado casi todo el sector en una única Asociación (AECA-ITV: Asociación de Empresas Colaboradoras de la Administración para ITV), destaca la ausencia de datos públicos sobre la facturación u otras datos cualitativos del sector. La facturación directa del sector se estima⁸ como mínimo unos 650 millones de € en 2013.
- (96) Desde una aproximación conceptual, el servicio de ITV se encuadra dentro de los mercados de servicios de certificación (en sentido amplio), a través de los cuales, los demandantes obtienen, voluntariamente o por imperativo legal, un certificado acerca de la calidad u otras cualidades de los productos o servicios certificados. Dichos certificados son emitidos por operadores que actúan en el marco de la denominada infraestructura para la seguridad y calidad industrial, bajo distintos grados de supervisión por parte de la Administración. Por lo general, los certificadores deben estar acreditados por una agencia independiente y deben conducir el proceso de certificación siguiendo unas pautas regladas.
- (97) En concreto, la certificación proporcionada por el servicio de ITV resulta obligatoria para los propietarios de vehículos en determinadas circunstancias, por lo que la demanda viene condicionada y determinada por la regulación. Existen básicamente dos justificaciones para dicha obligatoriedad: asegurar que los vehículos en circulación cumplen una serie de requisitos en términos de seguridad vial y limitación de la contaminación. La obligatoriedad es reforzada por la existencia de un régimen sancionador en caso de incumplimiento.
- (98) Si bien los usuarios pueden elegir libremente cualquiera de los operadores legalmente habilitados en todo el territorio nacional para obtener un certificado válido, las condiciones bajo las que operan los distintos operadores son considerablemente diferentes en cada una de las CCAA, como se ha podido comprobar en el apartado anterior, fruto de la existencia de regímenes de prestación diferentes en cada Comunidad. Esto hace que las condiciones de funcionamiento del mercado no sean homogéneas.

⁸ El dato se ha estimado multiplicando, por CCAA, el número de turismos y de furgonetas y camiones inspeccionados en 2013 por un precio medio. Este precio medio es la media entre el precio primera inspección turismos diésel y el precio primera inspección turismos gasolina. Por tanto, es una estimación conservadora; ya que aunque el precio incluye el IVA y, en el caso del precio medio de la Comunidad Valenciana, la prueba de contaminación sonora; sin embargo se han tenido en cuenta solo las primeras inspecciones periódicas y, dentro de éstas, las de turismos y las de furgonetas y camiones, las cuales equivalen al 89 % de las primeras inspecciones periódicas y se ha considerado que el precio medio primera inspección periódica de furgonetas y camiones es igual al precio medio primera inspección periódica turismos

3.1. Caracterización del mercado

3.1.1. Estructura de la demanda

- (99) La demanda del servicio de ITV tiene su origen en la demanda de vehículos. Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las estaciones de ITV al efecto autorizadas por el órgano competente en los casos y con la periodicidad que dicta la Ley.
- (100) A través de la inspección técnica de vehículos la Administración reconoce periódicamente el estado de los vehículos y en caso de encontrar defectos en la inspección exige su corrección, para lo cual los vehículos deben volver a pasar una segunda o sucesiva inspección.
- (101) Existen cuatro tipos de inspección: (1) ITV previa a la matriculación, mediante la cual el fabricante obtiene la autorización para expedir una tarjeta ITV por cada unidad que fabrique; (2) ITV periódicas, para todos los vehículos matriculados en España en los términos que se establecen en la normativa vigente; (3) ITV extraordinarias como la inspección previa a la matriculación de vehículos que pertenecen a un tipo no homologado; y por último (4) las ITV sorpresivas en carretera de los vehículos industriales. De entre todas las inspecciones realizadas, las inspecciones periódicas son, con diferencia, las más numerosas.
- (102) A su vez, las inspecciones pueden resolverse en la primera cita o necesitar de ulteriores visitas si los vehículos son rechazados.
- (103) La inspección técnica periódica de los vehículos se hará con la frecuencia que figura en la tabla 2. La Administración estatal establece distintas frecuencias, las cuales dependen del tipo de vehículo y la fecha de matriculación que conste en el permiso de circulación. La obligatoriedad de la inspección viene reforzada por el hecho de que los agentes de tráfico pueden multar a los conductores por circular con vehículos que no han pasado la ITV. Además, desde principios de 2013, la DGT cuenta con el sistema (ITICI) que al conectar en tiempo real las estaciones de servicio con la base de datos de vehículos permite detectar de forma automática si un coche que circula ha pasado la ITV, o no, lo que ha permitido realizar un control en tiempo real y un mejor conocimiento del grado de cumplimiento con la inspección del parque.

Tabla 2: Frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos

TIPOS DE VEHÍCULO	PRIMERA INSPECCIÓN	SIGUIENTES INSPECCIONES
Motocicletas, vehículos de 3 ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores de 3 ruedas y cuadriciclos ligeros	Antes del 4º año	Más de 4 años - bienal
Ciclomotores de dos ruedas	Antes del 3er año	Más de 3 años - bienal

Turismos, autocaravanas, y vehículos vivienda	Antes del 4º año	De 4-10 años - bienal	Más de 10 años - anual
Ambulancias, vehículos de servicio público incluido transporte escolar (hasta 9 plazas, incluido conductor)	Antes del 1er año	Hasta 5 años - anual	Más de 5 años - semestral
Transporte de cosas menor o igual a 3500 kg	Antes del 2º año	De 2-6 años - bienal	De 6-10 años - anual Más de 10 años - semestral
Alquiler con o sin conductor y de escuela de conductores (hasta 9 plazas incluido conductor)	Antes del 2º año	De 2-5 años - anual	Más de 5 años - semestral
Autobuses, incluido transporte escolar con capacidad de 10 o más plazas incluido conductor	Antes del 1er año	Hasta 5 años - anual	Más de 5 años - semestral
Transporte de mercancías o cosas MMA mayor o igual a 3500 Kg	Antes del 1er año	De 0-10 años - anual	Más de 10 años - semestral
Caravanas Remolcadas MMA > 750 Kg	Antes del 6º año	Más de 6 años - bienal	
Tractores Agrícolas	Antes del 8º año	De 8-16 años - bienal	Más de 16 años - anual
Especiales de obras y servicios velocidad > 25 Km/h	Antes del 4º año	De 4-10 años - bienal	Más de 10 años - anual
Estaciones transformadoras y vehículos para la maquinaria del circo	Antes del 4º año	De 4-6 años - bienal	Más de 6 años - anual

Fuente: Real Decreto 711/2006, de 9 de junio

- (104) La demanda del servicio de ITV depende del tamaño del parque automovilístico y de sus características. Entre éstas se consideran especialmente relevantes el tipo de vehículo, su antigüedad y su estado de mantenimiento. Así, por ejemplo, un turismo que tenga 10 años de antigüedad habrá pasado por 4 inspecciones de ITV; en cambio, una furgoneta que tenga dicha edad habrá pasado por 7 inspecciones. Por otra parte, a más edad media del parque automovilístico mayor frecuencia de demanda del servicio de ITV. Por último, otras variables, como un nivel de mantenimiento inadecuado, el estado de las carreteras o la propia calidad de los vehículos harán que el vehículo inspeccionado tenga una mayor probabilidad de ser rechazado y, por tanto, tendrá que volver a pasar una segunda o sucesivas inspecciones para comprobar que los defectos han sido subsanados.
- (105) En España había, a finales de 2013, 31 millones de vehículos según datos del registro de vehículos que elabora la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT). Las CCAA con mayor proporción de vehículos matriculados en 2013 (ver tabla 3) son Andalucía (17,25%), Cataluña (16,16%), Madrid (13,73%) y Valencia (10,65%). Por el contrario, las CCAA con menor número de vehículos matriculados son La Rioja (0,64%), Cantabria (1,28%) y Navarra (1,40%).

- (106) En cuanto a la distribución del parque de vehículos por tipo de vehículos, los turismos (71,25%) y las furgonetas y camiones (15,58 %) constituyen casi el 90% del parque total de vehículos. Casi un 60% de los turismos están matriculados en cuatro CCAA: Andalucía, Cataluña, Madrid y Valencia.

Tabla 3 Distribución del parque de vehículos por CCAA y tipo de vehículo en 2013

CCAA	FURGONETAS y CAMIONES	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES	REMOLQUES y SEMIRREMOL	OTROS VEHICULOS
Andalucía	2.80%	0.03%	12.11%	1.76%	0.10%	0.21%	0.24%
Aragón	0.48%	0.00%	1.84%	0.21%	0.03%	0.06%	0.07%
Asturias	0.29%	0.00%	1.61%	0.16%	0.01%	0.03%	0.04%
Balears (Illes)	0.43%	0.01%	2.12%	0.35%	0.01%	0.02%	0.03%
Canarias	1.12%	0.02%	3.22%	0.34%	0.01%	0.04%	0.06%
Cantabria	0.18%	0.00%	0.93%	0.11%	0.01%	0.02%	0.02%
Castilla y León	0.89%	0.01%	4.03%	0.37%	0.05%	0.10%	0.13%
Castilla-La Mancha	0.92%	0.01%	3.19%	0.31%	0.05%	0.08%	0.10%
Cataluña	2.50%	0.03%	10.79%	2.29%	0.08%	0.24%	0.24%
C. Valenciana	1.59%	0.01%	7.65%	1.06%	0.07%	0.14%	0.11%
Extremadura	0.44%	0.00%	1.77%	0.15%	0.01%	0.03%	0.06%
Galicia	0.79%	0.01%	4.72%	0.44%	0.04%	0.08%	0.11%
Madrid	1.87%	0.03%	10.59%	0.97%	0.05%	0.09%	0.12%
Murcia	0.50%	0.01%	2.22%	0.30%	0.04%	0.06%	0.04%
Navarra	0.26%	0.00%	0.97%	0.10%	0.01%	0.03%	0.03%
País Vasco	0.61%	0.01%	3.07%	0.36%	0.02%	0.06%	0.07%
Rioja (La)	0.13%	0.00%	0.43%	0.04%	0.00%	0.01%	0.01%
Total	15.82%	0.19%	71.25%	9.33%	0.59%	1.32%	1.49%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la DGT

- (107) La tabla 4 muestra el **envejecimiento** del parque de vehículos a través de la edad media en 2013. Baleares y Canarias son las CCAA con un parque de vehículos más envejecido; en el extremo opuesto están Madrid y País Vasco. La edad media de los turismos en Andalucía, Cataluña, Madrid y Valencia está por debajo de la media (10,7 años). En dichas comunidades, excepto en Andalucía (12 años), la edad media de las furgonetas y camiones también se encuentra por debajo de la media (11,8 años).

Tabla 4 Edad media del parque de vehículos por CCAA y tipo de vehículo en 2013 (años)

CCAA	FURGONETAS y CAMIONES	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES	REMOLQUES y SEMIRREMOL	OTROS VEHICULOS
Andalucía	12.18	11.31	10.41	10.38	8.90	11.32	9.72
Aragón	11.85	10.22	10.75	10.94	7.56	10.25	9.56
Asturias	11.89	10.29	10.80	10.85	8.96	11.34	9.80
Balears (Illes)	11.69	11.09	11.08	12.09	11.78	12.45	10.09
Canarias	12.39	11.86	11.56	10.60	13.13	14.88	10.81
Cantabria	11.57	10.09	10.47	10.88	8.12	10.25	9.85
Castilla y León	12.46	10.00	11.35	10.79	8.98	11.56	10.03
Castilla-La Mancha	12.45	11.14	10.90	11.40	8.87	11.69	9.66
Cataluña	11.60	10.14	10.46	11.15	9.37	11.23	10.13
C. Valenciana	11.75	11.57	10.32	11.53	8.71	11.04	10.12
Extremadura	12.50	11.25	11.44	11.14	9.17	12.20	10.21
Galicia	12.38	10.19	11.12	11.22	8.97	11.22	10.53
Madrid	9.68	8.87	9.64	10.65	8.31	11.70	9.64
Murcia	11.86	12.78	10.73	11.36	7.92	10.91	9.73
Navarra	11.82	10.56	10.55	11.42	7.22	10.21	10.21
País Vasco	11.14	8.13	10.26	10.25	8.97	10.56	9.51
Rioja (La)	11.84	8.33	10.66	10.88	8.05	11.63	10.17
Edad media	11.83	10.46	10.74	11.03	9.00	11.44	9.99

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la DGT

(108) Por su parte, la Tabla 5 muestra, por tipo de vehículo y CCAA de matriculación, el porcentaje de vehículos que deberían haber hecho la inspección en 2013 y no la hicieron (**tasa de absentismo**)⁹. Baleares es la Comunidad autónoma con mayor tasa de absentismo de total de los vehículos (45,26%) mientras que la Rioja es la que menos absentismo tiene (17,47%). En cuanto a absentismo en turismos, las CCAA de Baleares, Valencia, Murcia, Andalucía y Cataluña destacan por sus elevadas tasas comparativamente. En cambio, Asturias y La Rioja registran las tasa de absentismo en turismos más bajas: 14,9% y 14,6%, respectivamente. La tasa de absentismo en turismos en la Comunidad de Madrid está por encima de la media (23,31%) y la misma tasa en Castilla la Mancha está por debajo de media (21,04%).

Tabla 5 Tasa de absentismo por tipo de vehículo y CCAA en 2013

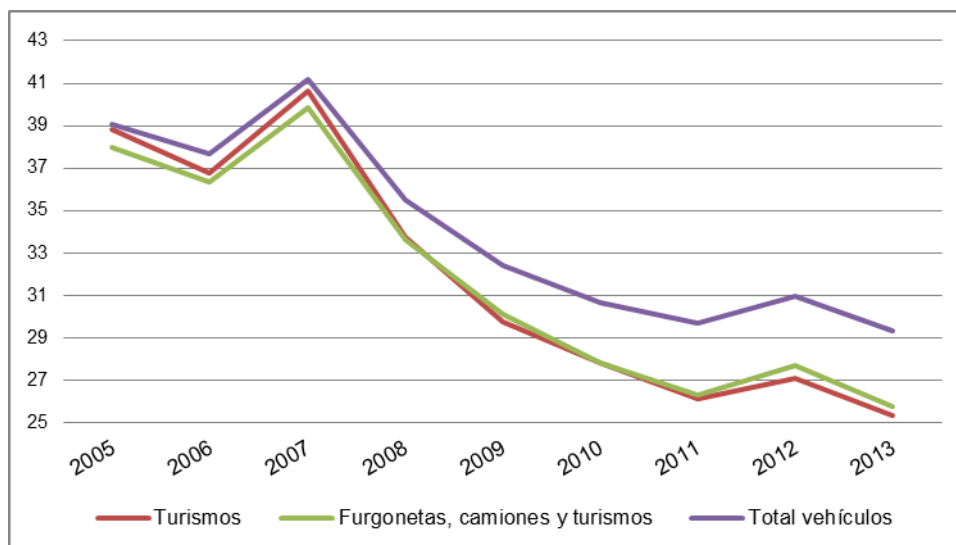
CCAA	FURGONETAS y CAMIONES	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES	REMOLQUES y SEMIRREMOL	OTROS VEHICULOS
Andalucía	29.48	13.32	28.35	67.71	23.68	39.64	76.81
Aragón	21.00	7.54	17.74	58.74	17.89	33.56	73.16
Asturias	18.89	6.43	14.90	59.23	16.67	36.74	67.04
Baleares (Illes)	36.74	8.48	42.68	77.93	36.32	65.71	87.71
Canarias	22.31	13.35	25.05	60.38	34.50	55.62	63.92
Cantabria	25.76	6.82	20.64	61.37	16.36	24.74	62.16
Castilla y León	22.98	8.88	17.42	61.54	18.31	34.93	69.59
C. La Mancha	23.79	13.63	21.04	64.12	18.98	32.51	73.86
Cataluña	29.35	9.32	27.60	67.35	25.51	49.15	80.07
C. Valenciana	31.49	11.36	30.82	68.49	20.50	38.05	74.59
Extremadura	25.31	12.37	24.17	68.58	23.33	41.49	75.28
Galicia	25.86	10.24	21.84	66.34	19.42	36.24	64.43
Madrid	30.03	12.35	24.37	68.26	32.79	46.24	79.16
Murcia	31.93	20.25	29.23	68.66	21.79	34.13	80.70
Navarra	17.28	10.39	15.74	63.13	15.27	27.89	61.66
País Vasco	23.15	5.64	20.08	68.39	16.93	35.48	59.23
Rioja (La)	15.24	6.97	14.65	55.31	13.15	29.27	59.78
Promedio	25.33	10.43	23.31	65.03	21.85	38.90	71.13

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la DGT

(109) No parece existir una relación clara entre la tasa de absentismo y otros factores como la edad media del parque o las tarifas, que permita explicar las diferencias en dicha tasa de absentismo entre CCAA. Por otro lado, y aunque los niveles absolutos sean elevados, como refleja el Gráfico 1, se observa una reducción de la tasa de absentismo a lo largo de los últimos años, lo que podría deberse a una mayor concienciación de los propietarios o una intensificación de los mecanismos sancionadores ante los incumplimientos.

⁹ Según reconoce la propia DGT, las tasas de absentismo reflejadas en la tabla 5 podrían no ser totalmente fiables y estar sobreestimadas, ya que hay turismos que no existen y, por tanto, no circulan, pero que no están dados de baja. No obstante, asumiendo que se trata de un error distribuido uniformemente entre las distintas CCAA, por lo que las tasas de la tabla no serían correctos para obtener una cifra exacta sobre la tasa de absentismo pero sí sería de utilidad para comparar la tasa de absentismo entre CCAA.

Gráfico 1 Evolución de la tasa de absentismo por tipo de vehículo



Fuente: elaboración propia con datos facilitados por la DGT

- (110) Otro parámetro relevante es la **tasa de rechazo** (tabla 6), que mide el porcentaje de rechazo o inspecciones no favorables en las inspecciones periódicas. Así, Asturias (34%), Galicia (25%), Andalucía (24%), Baleares (20%), Cataluña (20%) y Madrid (19 %) presentan las tasas de rechazo más elevadas. En el extremo opuesto, las CCAA con tasas de rechazo más bajas son La Rioja (13%), Castilla La Mancha (11%) y Valencia (8%). Por tipo de vehículo, las furgonetas y camiones tienen las mayores tasas de rechazo (23,16%), si no se tiene en cuenta los remolques y semirremolques, y los turismos, si no se tiene en cuenta los tractores, los de menor tasa de rechazo: 16,55%.
- (111) Tampoco parece existir una relación entre tasa de rechazo y edad media del parque en cada CCAA. Por ejemplo, Valencia es la comunidad con menor tasa de rechazo total pero la edad media de su parque de vehículos está por encima de la media; en cambio la Comunidad de Madrid tiene una tasa de rechazo superior al doble de la tasa de rechazo de la Comunidad Valencia y la edad de su parque automovilístico se encuentra por debajo de la media. Este patrón de comportamiento se repite si sólo se tienen en cuenta los turismos.

Tabla 6 Tasa de rechazo de primeras inspecciones periódicas por tipo de vehículo y CCAA en 2013

CCAA	FURGONETAS y CAMIONES	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS y CICLOMOTORES	TRACTORES	REMOLQUES y SEMIRREMOL	OTROS VEHICULOS	Total
Andalucía	30.89%	35.16%	21.22%	21.99%	21.12%	39.55%	26.02%	23.63%
Aragón	24.31%	20.01%	17.47%	17.66%	13.08%	31.95%	20.72%	19.22%
Asturias	43.32%	40.77%	33.23%	25.19%	19.11%	46.38%	38.06%	34.69%
Baleares (Illes)	25.64%	24.80%	18.43%	16.20%	13.49%	33.22%	23.96%	19.95%
Canarias	17.69%	27.69%	13.90%	16.65%	11.76%	29.74%	20.43%	15.41%
Cantabria	26.35%	21.99%	16.14%	14.84%	18.56%	35.77%	14.22%	18.30%
Castilla y León	19.78%	17.71%	13.83%	14.13%	9.50%	19.53%	11.15%	14.93%
C. La Mancha	13.88%	11.66%	10.14%	9.38%	6.22%	13.64%	11.40%	10.98%
Cataluña	25.99%	24.51%	16.73%	22.03%	0.98%	35.30%	19.55%	19.15%
C. Valenciana	10.60%	7.78%	7.16%	7.73%	2.63%	12.47%	4.07%	7.90%
Extremadura	24.88%	27.80%	17.72%	14.67%	18.23%	27.85%	21.72%	19.40%
Galicia	33.34%	30.01%	23.18%	21.71%	15.84%	40.44%	28.33%	24.79%

Madrid	24.28%	13.76%	17.95%	13.86%	15.14%	14.86%	11.69%	18.55%
Murcia	21.36%	25.91%	15.20%	14.33%	3.47%	20.94%	14.85%	16.65%
Navarra	18.33%	19.96%	12.67%	11.95%	4.01%	19.70%	13.46%	13.94%
País Vasco	19.06%	13.33%	12.31%	12.21%	3.23%	16.66%	11.84%	12.90%
Rioja (La)	16.99%	10.44%	13.07%	10.19%	10.54%	14.96%	14.24%	13.73%
Total	23.16%	22.38%	16.55%	17.18%	11.12%	25.56%	19.34%	17.98%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

- (112) En cada momento, dado el parque de vehículos y sus características, la demanda del servicio de ITV está formada por un número determinado de vehículos. Por otro lado, el servicio de ITV es un servicio que debería ser homogéneo y uniforme en todo el territorio. Independientemente del lugar de residencia o de la localidad de matriculación del vehículo, su propietario puede decidir pasar la inspección en cualquier estación habilitada para ello en cualquiera de las CCAA. Por tanto, la diferencia entre la demanda teórica de cada CCAA, aproximada por el parque de vehículos matriculados en la misma, y el número de inspecciones periódicas realizadas, puede proporcionar una imagen **de la movilidad de la demanda**, especialmente si existen diferencias de signo contrario en CCAA vecinas¹⁰. En dicho caso, cabría colegir la existencia de diversos factores (precios más ventajosos, localización más conveniente, horarios, o, eventualmente, mayor probabilidad de superar la inspección) que incentiven a los residentes en una de las CCAA a desplazarse a otra CCAA próxima para realizar la inspección.
- (113) Con dicha finalidad, en la Tabla 7 se compara, para el año 2013, el porcentaje de turismos matriculados por CCAA con el porcentaje de primeras inspecciones periódica por CCAA. Una de las diferencias más llamativas son las que reflejan los datos para Madrid y Castilla La Mancha. Así, Castilla la Mancha, con sólo 4.5% de los turismos matriculados en 2012, realiza un 7.5% de primeras inspecciones de turismos. En cambio Madrid tiene un 15% de los turismos matriculados, pero sólo realiza un 11% de las primeras inspecciones de turismos. Esto podría ser un indicio de que vehículos matriculados en la Comunidad de Madrid se desplazan para realizar la inspección en Castilla la Mancha. Este y otros ejemplos de posibles desplazamientos son analizados más adelante.

¹⁰ La aproximación así realizada no es del todo exacta, ya que en el número de inspecciones periódicas dependen del número de vehículos matriculados, pero también de otras características del parque, como la edad. Además, la matriculación de muchos vehículos viene en ocasiones determinada por razones fiscales y no representan el lugar de operación real de los vehículos. No obstante, no es objeto de este estudio medir con precisión los fenómenos de desplazamiento de la demanda, sino obtener una aproximación de los mismos.

Tabla 7 Distribución de los turismos por CCAA vs distribución de las primeras inspecciones periódicas por CCAA en 2013

	Turismos 2013		Inspecciones periódicas 2013	
	Totales	%	Totales	%
Andalucía	3,759,889	16.98	2,058,861	16.64
Aragón	571,175	2.58	422,842	3.42
Asturias	499,565	2.26	308,071	2.49
Baleares (Illes)	659,434	2.98	304,340	2.46
Canarias	1,000,399	4.52	598,666	4.84
Cantabria	288,934	1.30	164,308	1.33
Castilla y León	1,252,791	5.66	818,284	6.61
C la Mancha	989,972	4.47	931,707	7.53
Cataluña	3,344,717	15.10	1,805,870	14.59
C. Valenciana	2,382,848	10.76	1,159,152	9.37
Extremadura	549,163	2.48	322,319	2.60
Galicia	1,466,142	6.62	896,693	7.25
Madrid	3,298,875	14.90	1,338,928	10.82
Murcia	688,967	3.11	410,571	3.32
Navarra	301,506	1.36	260,407	2.10
País Vasco	954,839	4.31	467,684	3.78
Rioja (La)	134,895	0.61	107,535	0.87
Total	22,144,111	100.00	12376238	100.00

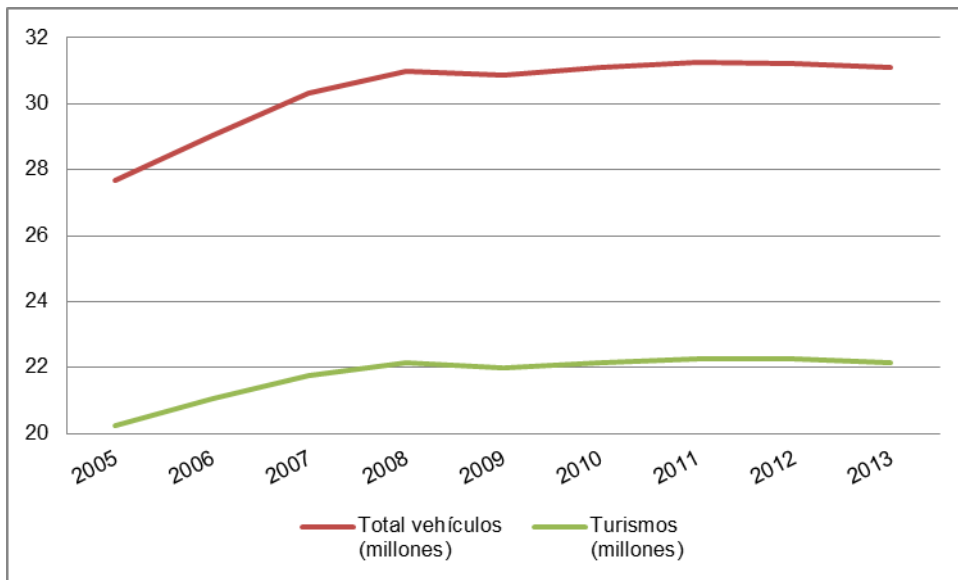
Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR, y la DGT.

- (114) En la Comunidad Valenciana la libertad de elección del consumidor ha mermado ya que desde 2004¹¹ la Generalitat obliga a los vehículos con permiso de circulación domiciliado en su comunidad a someterse a la comprobación de los niveles de emisión sonora. Esta comprobación se realiza en las estaciones ITV y su periodicidad es la misma que la fijada para la inspección técnica de vehículos. De esta manera, un vehículo que pase la inspección técnica en una estación de ITV fuera de la Comunidad Valenciana no se habrá sometido a la prueba de emisión sonora y, por tanto, tendrá que ir de nuevo a otra estación de ITV —esta vez la estación ha de estar en la Comunidad Valenciana— y pasar la prueba de emisión sonora. Por lo tanto, el consumidor valenciano, a la hora de elegir una estación de ITV, tendrá en cuenta aquellas estaciones en las que también se realice la prueba de emisión sonora, fraccionando en consecuencia el mercado.
- (115) En cuanto a la reciente evolución de la demanda, cabe señalar que la crisis económica desde 2008 ha influido en las características del parque de vehículos y, por tanto, en la demanda del servicio de ITV. Según muestra el Gráfico 2, hasta 2008 la tendencia en el número de vehículos era creciente. Sin embargo, a partir de 2007 apenas crece el número de vehículos en general y de turismos, en concreto. Además, según el Gráfico 3, el parque de vehículos envejece. En seis años la edad media de los vehículos y turismos ha aumentado en 2 años, de 8,5 a 10,5 años.

¹¹ Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor.

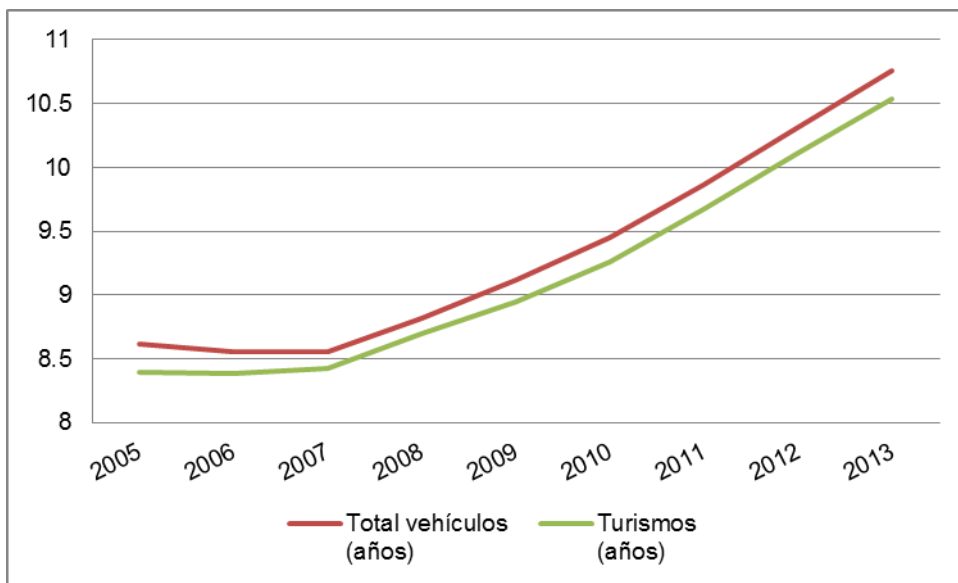
(116) Por otro lado, aunque el parque de vehículos permanezca constante es normal que haya aumentado la demanda de servicio de inspección de ITV (Gráfico 4), ya que a mayor edad del vehículo, mayor frecuencia de inspección.

Gráfico 2 Evolución del número de vehículos y de turismos en España desde 2005 hasta 2013



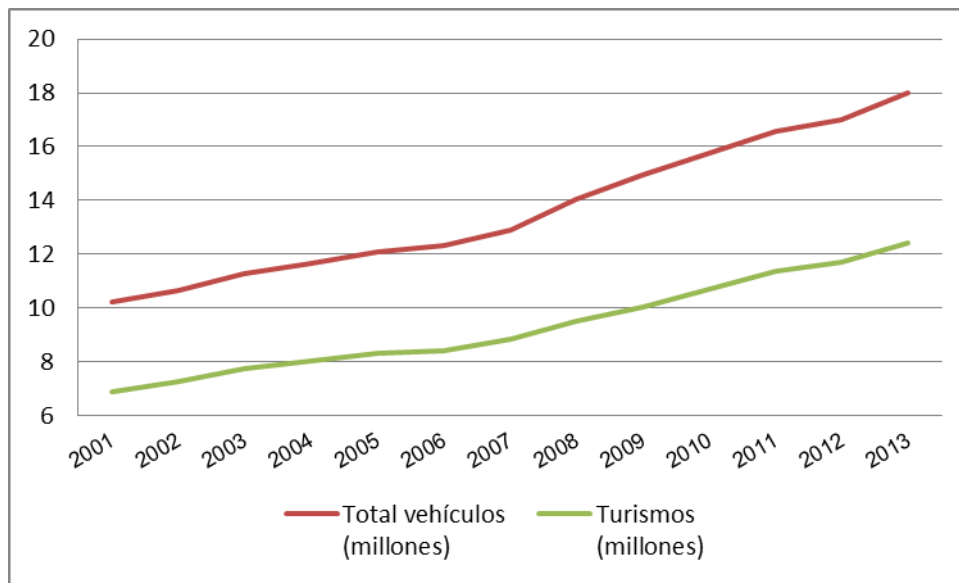
Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la Dirección General de Tráfico

Gráfico 3 Evolución de la edad media de los vehículos y los turismos en España desde 2005



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la Dirección General de Tráfico

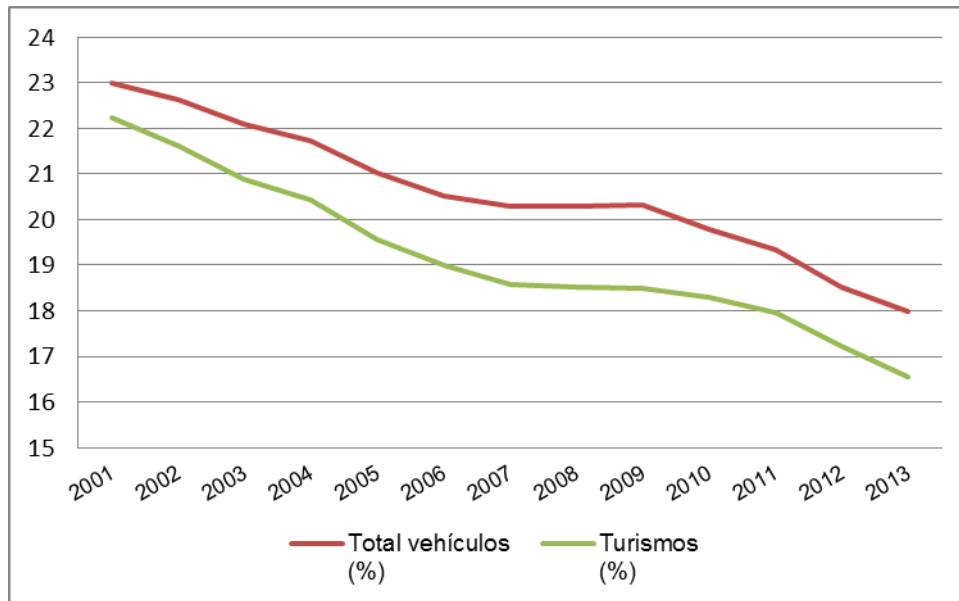
Gráfico 4 Evolución del número de primeras inspecciones periódicas de 2001 a 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

- (117) En términos agregados del conjunto del mercado, la tasa de rechazo en las primeras inspecciones periódicas ha venido disminuyendo desde 2001 hasta 2013 (Gráfico 5). Como factores explicativos de esta tendencia cabría apuntar a diversas explicaciones. Primero, se podría señalar una mejor calidad o estado de los vehículos en las inspecciones, que podría deberse a la mejora continua en la calidad de los vehículos, a un menor uso de los mismos o incluso a un mejor estado de las carreteras. Pero también cabe argumentar que se esté produciendo un posible efecto de aprendizaje de los propietarios, ya que si el resultado de la inspección es desfavorable implica ir al taller, perder tiempo y gastar dinero. Por ello, puede ser que cada vez sea más frecuente que el propietario revise el vehículo antes de acudir a la inspección periódica y, así, disminuir la probabilidad de ser rechazado.

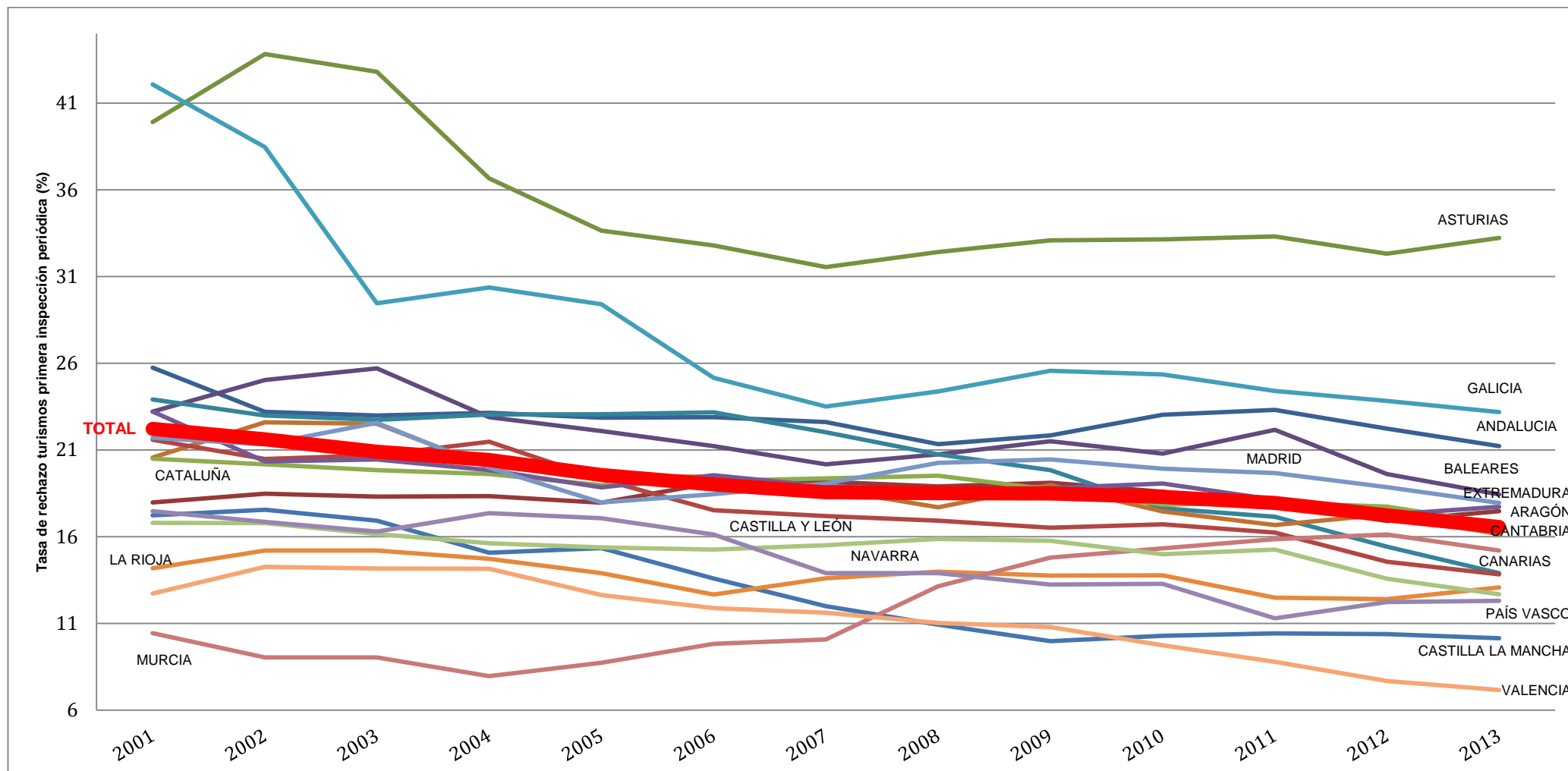
Gráfico 5 Evolución tasa de rechazo en la primera inspección periódica de 2001 a 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

- (118) Pero, aunque la tendencia general es de una reducción progresiva de la tasa de rechazo, el comportamiento en la tasa de rechazo varía significativamente entre CCAA (Gráfico 6). Así, Asturias, Andalucía y Galicia son las comunidades con tasas de rechazo más elevadas, en las que también se nota dicha tendencia decreciente. En los tres casos se trata de CCAA en los que solo actúa una empresa en todo el territorio, de carácter público en el caso de las dos primeras. La otra CCAA con una única empresa pública, Extremadura, mantiene niveles significativamente más reducidos. Por su parte, Valencia, Castilla la Mancha y La Rioja tienen las tasas de rechazo más bajas a lo largo del tiempo. En este caso, se trata de CCAA con modelos de funcionamiento completamente distintos. Aragón destaca por tener una tasa de rechazo relativamente uniforme en el tiempo; Castilla la Mancha y Valencia, a pesar de tener tasa de rechazo bajas, éstas también tienden a disminuir. La Región de Murcia sería prácticamente la única cuya tasa de rechazo ha aumentado ligeramente en estos años, aunque partía de niveles muy bajos.
- (119) Es decir, no cabe apreciar, a priori, una relación clara entre tasa de rechazo y modelo de gestión. Lo que sí vendría a poner de manifiesto la elevada dispersión de los datos de tasas de rechazo entre CCAA es que, si se asume que todas las estaciones utilizan los mismos criterios técnicos y aplican el mismo procedimiento, el modelo en su conjunto no ofrece la deseable consistencia. Las tasas de rechazo, aunque experimentan una tendencia común al descenso, parecen estar más relacionadas con sus valores de partida y parece que la fragmentación de modelos de prestación del servicio no ha ayudado a crear un modelo consistente.

Gráfico 5. Evolución tasa de rechazo por comunidad autónoma



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

3.1.2. Estructura de la oferta

- (120) La estructura de la oferta de estaciones de ITV varía considerablemente de una CCAA a otra. La regulación autonómica condiciona el número de estaciones de ITV, la configuración de éstas, su localización y, en la mayoría de los casos, fija el precio, directa o indirectamente. Las estaciones de inspección técnica de vehículos deben seguir, no obstante, los mismos criterios técnicos de inspección. Para ello, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo elabora el *Manual de procedimiento de inspección de las estaciones de ITV*¹². El objeto perseguido con dicho manual es establecer unas normas de actuación durante el proceso de inspección con el fin de unificar al máximo posible los criterios y el procedimiento a seguir en las diferentes estaciones.
- (121) Andalucía era en marzo de 2014 la comunidad autónoma con mayor número de estaciones (63). Le sigue Madrid (56), Cataluña (50), Castilla la Mancha (45) y Castilla y León (41). La Tabla 8 describe la situación de la oferta de estaciones por CCAA.
- (122) En cuanto al tamaño medio de las Estaciones, existe también amplia variabilidad, ya que en términos medios, los valores se sitúan entre las 1,9 líneas por estación de Aragón hasta las 4,33 líneas por estación de Asturias.
- (123) Otros indicadores que medirían la densidad de la oferta son la comparación entre el número de estaciones con los vehículos matriculados en cada comunidad. Las comunidades autónomas con más estaciones por 100.000 vehículos son Aragón y Castilla la Mancha. Por su parte, Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares presentan los valores más bajos, con menos de una estación por cada 100.000 vehículos. En cuanto al número de líneas, Castilla la Mancha, Aragón y La Rioja son las que mayor proporción de líneas ofrecen por cada 100.000 vehículos matriculados en la CCAA, mientras que Cataluña, Baleares y Comunidad Valenciana presentan los menores valores.

Tabla 8 Distribución de estaciones de ITV por CCAA en marzo de 2014

CCAA	nº Estaciones(*)	nº Est. por 100 000 vehículos
Andalucía	63	1.18
Aragón	30	3.60
Asturias	9	1.35
Baleares (Illes)	8	0.87
Canarias	17	1.14
Cantabria	7	1.76

¹² Disponible en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo: <http://www.minetur.gob.es/es-ES/servicios/Documentacion/>

Castilla y León	41	2.37
C. La Mancha	45	3.11
Cataluña	50	1.00
C. Valenciana	25	0.75
Extremadura	12	1.56
Galicia	23	1.19
Madrid	56	1.31
Murcia	8	0.81
Navarra	8	1.84
País Vasco	8	0.61
Rioja (La)	5	2.53
Total	415	1.35

(*) No se ha tendido en cuenta la estación oficial de Cantabria, ni la del País Vasco.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

- (124) La Tabla 9 muestra la distribución de estaciones de ITV por provincias y proporciona, al margen del número de estaciones por provincia, otros parámetros para determinar el grado de densidad de la oferta, como el número de estaciones por cada 100.000 vehículos o por cada 1.000 km². Respecto al número total de estaciones, Madrid, Barcelona y Toledo con 44, 24 y 17 estaciones, respectivamente, acumulan el 24 % del total de estaciones. En los casos de Madrid y Barcelona, se trata de provincias con un gran parque de vehículos y sus ratios de estaciones por cada 100.000 vehículos no son elevados. El caso de Toledo es más atípico, ya que el número de estaciones no guarda relación con el porcentaje de vehículos matriculados en la provincia, y su elevado número de estaciones tendría más que ver con su proximidad a Madrid y su superficie.
- (125) Por otro lado, Huesca, Teruel y Soria, son las provincias con mayor porcentaje de estaciones por cada 100.000 vehículos, lo que se explica fundamentalmente por el bajo número de vehículos matriculados en dichas provincias, ya que en los tres casos, el porcentaje de estaciones por cada 1.000 km² es reducido.

Tabla 9 Distribución de estaciones de ITV por provincia en marzo de 2014

CCAA	Provincia	Nº Estaciones	Estaciones/ 100.000 vehículos	Estaciones/ 1000 km ²	% Estaciones	% Vehículos
Andalucía	Almería	8	1.67	0.91	1.93	1.54
Andalucía	Cádiz	7	0.96	0.94	1.69	2.35
Andalucía	Córdoba	9	1.77	0.65	2.17	1.63
Andalucía	Granada	9	1.41	0.71	2.17	2.06
Andalucía	Huelva	5	1.58	0.49	1.20	1.02
Andalucía	Jaén	8	1.86	0.59	1.93	1.38
Andalucía	Málaga	7	0.66	0.96	1.69	3.43
Andalucía	Sevilla	10	0.85	0.71	2.41	3.80
Aragón	Huesca	10	5.83	0.64	2.41	0.55
Aragón	Teruel	8	7.44	0.54	1.93	0.35
Aragón	Zaragoza	12	2.17	0.69	2.89	1.78
Asturias	Asturias	9	1.35	0.85	2.17	2.15
Baleares (Illes)	Baleares (Illes)	8	0.87	1.60	1.93	2.96
C. Valenciana	Alicante/Alacant	9	0.72	1.55	2.17	4.05
C. Valenciana	Castellón/Castelló	3	0.72	0.45	0.72	1.33
C. Valenciana	Valencia/València	13	0.79	1.20	3.13	5.31
Canarias	Palmas (Las)	9	1.20	2.21	2.17	2.41
Canarias	SC Tenerife	8	1.08	2.37	1.93	2.39
Cantabria	Cantabria	7	1.76	1.31	1.69	1.28
Castilla y León	Burgos	7	2.80	0.49	1.69	0.81

Castilla y León	León	6	1.72	0.39	1.45	1.12
Castilla y León	Palencia	3	2.51	0.37	0.72	0.38
Castilla y León	Salamanca	6	2.64	0.49	1.45	0.73
Castilla y León	Segovia	3	2.48	0.43	0.72	0.39
Castilla y León	Soria	3	4.26	0.29	0.72	0.23
Castilla y León	Valladolid	5	1.51	0.62	1.20	1.07
Castilla y León	Zamora	4	2.94	0.38	0.96	0.44
Castilla y León	Ávila	4	3.19	0.50	0.96	0.40
C. La Mancha	Albacete	8	3.00	0.54	1.93	0.86
C. La Mancha	Ciudad Real	8	2.35	0.40	1.93	1.09
C. La Mancha	Cuenca	6	3.65	0.35	1.45	0.53
C. La Mancha	Guadalajara	5	2.84	0.41	1.20	0.57
C. La Mancha	Toledo	18	3.70	1.17	4.34	1.57
Cataluña	Barcelona	25	0.71	3.23	6.02	11.35
Cataluña	Girona	8	1.35	1.35	1.93	1.91
Cataluña	Lleida	10	3.09	0.82	2.41	1.04
Cataluña	Tarragona	7	1.25	1.11	1.69	1.80
Extremadura	Badajoz	6	1.28	0.28	1.45	1.51
Extremadura	Cáceres	6	2.02	0.30	1.45	0.96
Galicia	Coruña (A)	7	0.94	0.88	1.69	2.39
Galicia	Lugo	5	1.90	0.51	1.20	0.85
Galicia	Ourense	4	1.64	0.55	0.96	0.79
Galicia	Pontevedra	7	1.04	1.56	1.69	2.16
Madrid	Madrid	56	1.31	6.98	13.49	13.88
Murcia	Murcia	8	0.81	0.71	1.93	3.16
Navarra	Navarra	8	1.84	0.77	1.93	1.40
País Vasco	Guipúzcoa	3	0.67	1.51	0.72	1.43
País Vasco	Vizcaya	4	0.61	1.81	0.96	2.12
País Vasco	Álava	1	0.49	0.33	0.24	0.65
Rioja (La)	Rioja (La)	5	2.53	0.99	1.20	0.64

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

- (126) El régimen de entrada para los operadores al mercado de ITV viene, asimismo, determinado por la normativa autonómica, que establece el número de empresas de inspección presentes en cada comunidad autónoma, el régimen de precios y otros parámetros del servicio como el régimen de incompatibilidades para los socios o los horarios de atención al público, tal y como se detalla en el apartado 2.3. La Tabla 10 recoge información acerca del sistema vigente en cada comunidad con datos a marzo de 2014, con indicación, entre otros, del número de empresas distintas o el sistema de precios y agrupadas según el régimen de funcionamiento efectivo en cuatro grupos.
- (127) Hay cuatro comunidades autónomas: Andalucía, Asturias, Cantabria y Galicia, en las que sólo opera una única empresa, bien pública o bien privada. Es decir, todas las líneas de inspección en dichas comunidades autónomas pertenecen y son gestionadas por una única empresa, bajo esquemas regulatorios diferentes, basados en la concesión administrativa, la gestión pública directa o una empresa de titularidad pública. En cualquier caso, en estas cuatro comunidades, la Administración autonómica fija las tarifas y existe un único operador, dando lugar a una ausencia total de competencia entre estaciones de ITV dentro del territorio de estas cuatro comunidades.
- (128) El caso más común es el de la existencia de diversos operadores gestionando a través de concesiones administrativas las estaciones dentro de una comunidad autónoma. Así por ejemplo, Castilla y León, Aragón, Comunidad Valenciana, Murcia, Navarra y el País Vasco cuentan con entre 2 y 7 empresas. En casi todos estos casos, la Administración competente establece una tarifa fija por tipo de

inspección para todas las estaciones de su comunidad, limitando la competencia entre ellas.

- (129) Cabría apuntar la existencia de otro grupo de comunidades en la que se ha optado por un régimen de autorización, la existencia de otros criterios lleva a denominarlo como “autorización limitativa”. En estos casos, como Cataluña, Castilla la Mancha, o La Rioja, la obtención de la autorización para operar está sujeta al cumplimiento de diversos condicionantes más allá del cumplimiento de los requisitos objetivos. En algunos casos, es necesario la obtención de dos autorizaciones: una para la instalación y otra para el funcionamiento. En términos generales, la Administración determina sobre la base de diversos criterios en qué lugares cabe la apertura de nuevas estaciones. Es decir, no se pueden abrir más que en determinadas circunstancias nuevas estaciones. En estos casos, el régimen tarifario suele ser el de tarifas máximas. No obstante, la CNMC ha podido comprobar un grado de seguimiento dispar. Por ejemplo, en el caso de Cataluña, tres de las cuatro empresas seguirían los precios máximos. En Castilla la Mancha, que cuenta con un elevado número de estaciones, si bien éstas manifiestan telefónicamente seguir los precios, se pueden encontrar promociones o descuentos sobre el terreno.
- (130) Por último, cabe agrupar los casos en los que el régimen de entrada es de autorización, de modo que cualquier operador que cumple los requisitos técnicos y el régimen de incompatibilidades, puede abrir una estación. En este grupo se situarían Canarias y hasta el año 2010 Castilla la Mancha. Mención especial merece el caso de la Comunidad de Madrid en la que el número de estaciones se ha incrementado desde el cambio normativo, y a pesar de la crisis económica, pasando de 17 en 2010 a 56 en 2014. La Comunidad de Madrid es la única que no establece tampoco ningún tipo de tarifas, por tanto, las estaciones de esta comunidad pueden competir, entre otras variables, en precio o en horarios. Son frecuentes las promociones y publicidad que reflejan dicha competencia.
- (131) Las principales empresas del sector son ITEVELESA, APPLUS, TÜV RHEINLAND, GENERAL DE SERVICIOS ITV y ATISAE. Su presencia no es uniforme en el territorio español: ITEVELESA se encuentra principalmente en Castilla y León, APPLUS en Cataluña, TÜV RHEINLAND en Madrid, GENERAL DE SERVICIOS ITV en Canarias y ATISAE en Castilla y León. Por número de estaciones también destaca la empresa VEIASA, empresa propiedad de la Junta de Andalucía y único operador en dicha comunidad. El Anexo 2 recoge la lista de empresas por comunidad a enero de 2014.

Tabla 10 Número de empresas distintas por CCAA y otros parámetros (datos marzo 2014)

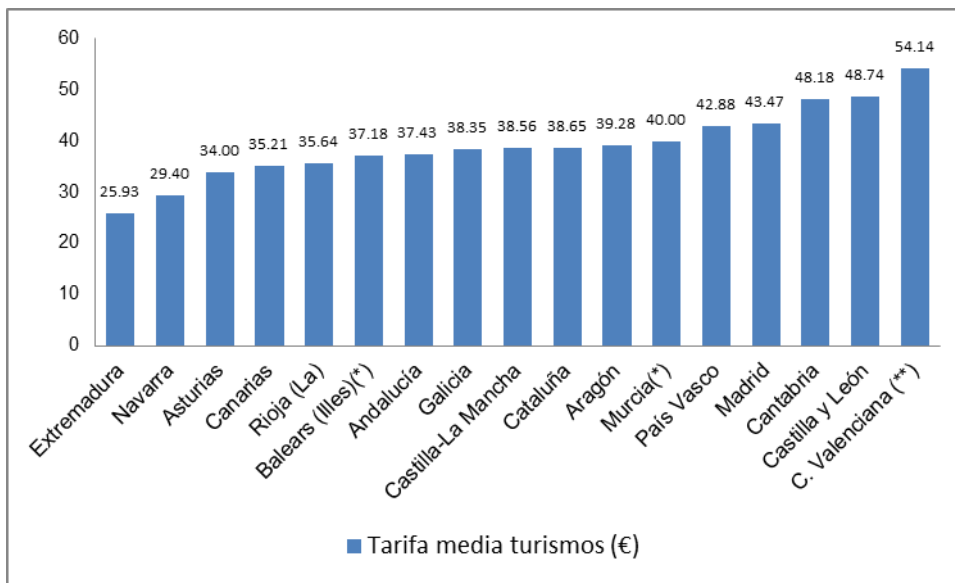
CCAA	Régimen de gestión efectivo	Fin concesión	Nº empresas distintas	Nº de estaciones
Andalucía	Emp. Pública		1	63
Aragón	Concesión	[2020,]	6	30
Asturias	Emp. pública		1	9
Baleares	Concesión	2017 y 2018	2	6
			Oficial	2
Canarias	Autorización (2)		2	2
	Concesión	2019 y 2025	2	15
Cantabria	Concesión	[2018, 2076]	1	2
	Concesión	[2028, ∞)		5
C. León	Concesión	2029	4	41
C. Mancha	Autorización limitativa		29	45
Cataluña	Autorización limitativa	n.d.	5	50
C. Valenciana	Concesión	[2023,]	7	25
	Concesión	[2038, 2063]	1	2
Extremadura	Gestión pública directa		1	10
Galicia	Concesión	2023	1	23
Madrid	Autorización		27	56
Murcia	Concesión	2017	3	7
			Oficial	1
Navarra	Concesión	2019	2	8
País Vasco	Concesión	[2023-2092]	3	6
		[2043-2112]	1	2
Rioja (La)	Autorización limitativa		5	5

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

3.1.3 Tarifas y precios del servicio de inspección técnica de vehículos

(132) A pesar de tratarse de un servicio que, teóricamente, responde a una operativa homogénea en todo el territorio español, las tarifas cobradas a los usuarios varían ampliamente. Como puede verse en el Gráfico 7, la tarifa media cobrada por turismo puede divergir en más de un 100%, al comparar la tarifa media en Extremadura, que supera ligeramente los 25€ con los precios de Castilla León o Comunidad Valenciana, que pueden superar los 50€. En este último caso, se introduce también un sobrecargo por inspección sonora, que sólo se realiza en las ITV de esta Comunidad, y supondría 9,3€ por vehículo.

Gráfico 6 Tarifa media en € por vehículo turismo en 2013



(*) No se han tenido en cuenta los precios de la estaciones oficiales de Alcantarilla e Ibiza.

(**) El precio incluye la prueba sonora.

Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística de precios de inspecciones periódicas de turismos que elabora anualmente FACUA.

- (133) Las tarifas en las distintas CCAA incluyen diversos conceptos, alguno de ellos no homogéneos. La tasa de tráfico y el IVA son prácticamente los únicos componentes uniforme en todas las comunidades autónomas. El primero responde a la cantidad que se cobra y se transfiere en concepto de anotación del resultado de la inspección en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico.
- (134) Las estaciones de inspección propiedad y gestionadas directamente por la Administración cobran tasas y, por tanto, no aplican el IVA. Es el caso de determinadas estaciones gestionadas por la Junta de Extremadura, la de Alcantarilla en la Región de Murcia y las de Ibiza y Formentera en la Comunidad de las Islas Baleares.
- (135) Hay CCAA que establecen, entre otros cánones, un canon por vehículo inspeccionado, que aunque es por lo general invisible al usuario, debe abonarse por parte de la empresa concesionaria o autorizada a la administración respectiva y, por tanto, está incluido en el precio final. Este canon puede tomar distintos valores, desde alrededor de 50 céntimos en Galicia, según tipo de vehículo, hasta los 2,79€ que cobra la Comunidad Valenciana por vehículo inspeccionado.
- (136) En general, el precio de inspección en estaciones gestionadas por la propia Administración es menor que en estaciones gestionadas por empresas privadas. Las tarifas medias de inspección periódica de turismos varía entre comunidades según éstas establezcan una tarifa máximo o fija. En la tabla 11 se aprecia cómo en las comunidades autónomas con tarifas fijas, éstas son en promedio superiores a las tarifas máximas. Destaca la elevada dispersión de precios que hay entre las comunidades que establecen precios fijos. Esto es debido a que las

tres comunidades con tarifas más elevadas (Comunidad Valenciana, Castilla y León y Cantabria) y las dos comunidades con tarifas más bajas sin tener en cuenta Extremadura (Navarra y Asturias) son comunidades autónomas con tarifas fijas. Además, la dispersión aumenta en el caso de turismos diésel. Esto es debido a que Asturias, Navarra y País Vasco fijan idénticas tarifas para los turismos sin tener en cuenta el tipo de carburante resultando unas tarifas de inspección para turismos diésel relativamente menos elevadas.

Tabla 11 Tarifa media de inspecciones periódicas de turismos en 2012 y en 2013 por CCAA

CCAA	Régimen de gestión efectivo	Tarifas	Tarifas inspección periódica turismos			
			Gasolina2012	Gasolina2013	Gasóleo2012	Gasóleo2013
Extremadura	Gestión directa	Tasas sin IVA	25.7	25.9	25.7	25.9
Andalucía	Emp. Pública	Tarifas fijas	34.9	34.9	40.0	40.0
Asturias	Emp. Pública	Tarifas fijas	27.1	34.0	27.1	34.0
Aragón	Concesión	Tarifas fijas	33.2	33.8	43.3	44.8
Baleares (*)	Concesión	Tarifas fijas	27.2	28.1	44.8	46.3
Cantabria	Concesión	Tarifas fijas	41.2	42.7	51.6	53.7
C. León	Concesión	Tarifas fijas	41.8	41.8	55.7	55.7
C. Valenc (**)	Concesión	Tarifas fijas	45.1	45.1	63.2	63.2
Galicia	Concesión	Tarifas fijas	32.5	33.3	42.4	43.4
Murcia(*)	Concesión	Tarifas fijas	31.1	31.7	47.4	48.3
Navarra	Concesión	Tarifas fijas	29.4	29.4	29.4	29.4
País Vasco	Concesión	Tarifas fijas	41.4	42.9	41.4	42.9
C. Mancha	Aut. limitativa	Tar máximas	30.8	31.8	44.3	45.3
Cataluña	Aut. limitativa	Tar máximas	35.9	35.9	41.4	41.4
Rioja (La)	Aut. limitativa	Tar máximas	30.2	31.0	39.3	40.3
Canarias	Autorización	Tar máximas	30.1	30.1	40.3	40.3
Madrid	Autorización	Libres	35.4	35.5	50.2	51.4

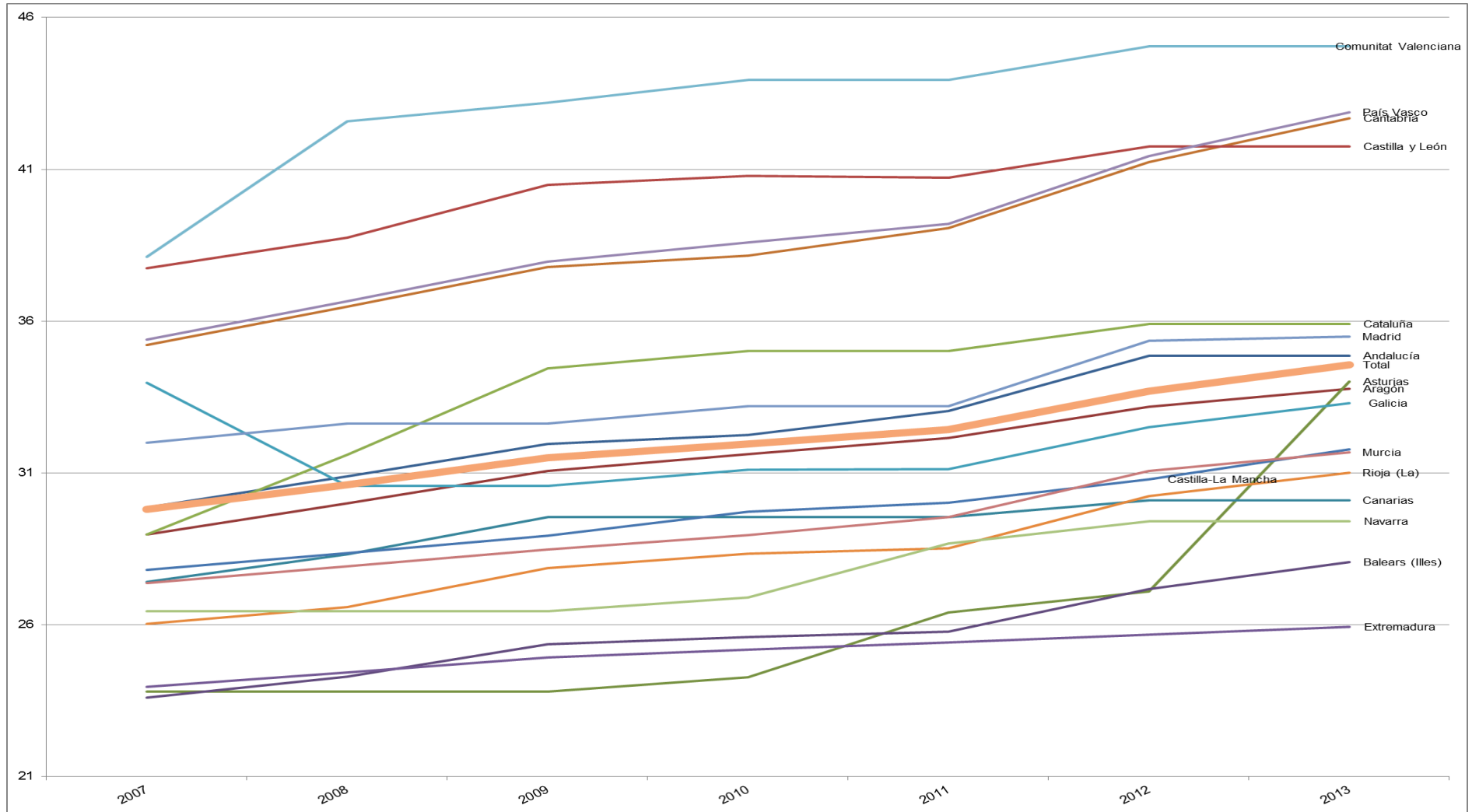
(*) No se han tenido en cuenta los precios de las estaciones oficiales de Alcantarilla e Ibiza

(**) El precio incluye la prueba sonora.

Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística de precios de inspecciones periódicas de turismos que elabora anualmente FACUA

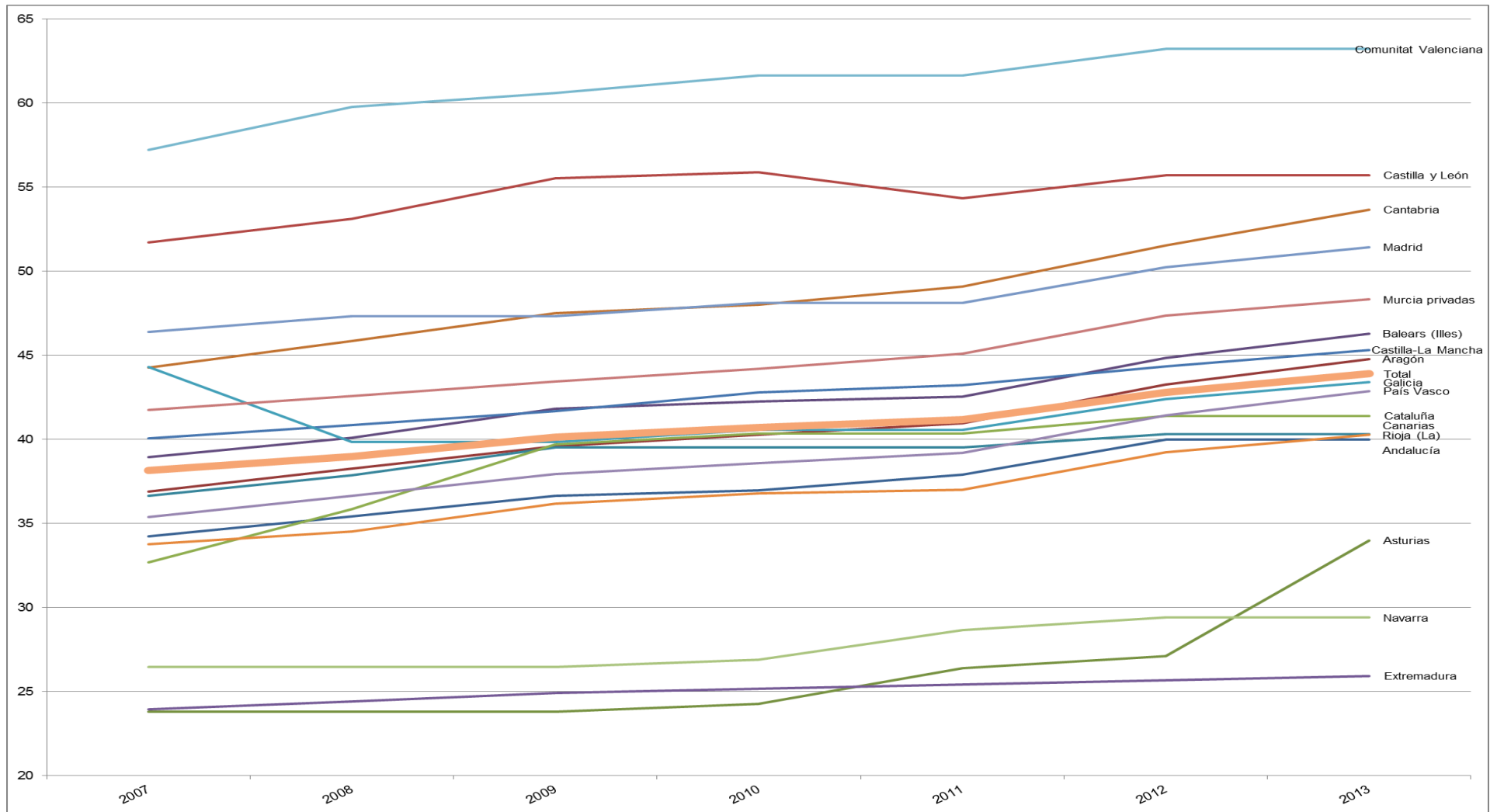
- (137) Si se analiza la evolución en el tiempo de las tarifas, cabe destacar cómo **los precios en todas las comunidades autónomas muestran una tendencia común de aumento**. Los Gráficos 8 y 9 muestran cómo han evolucionado las tarifas de las primeras inspecciones periódicas de turismos gasolina y diésel desde 2007 hasta 2013 por comunidades autónomas. En el periodo considerado, de fuerte crisis económica, las tarifas, en mayor o menor medida, han aumentado. Evidentemente, no todos los casos son iguales, así en Extremadura las tarifas han ido aumentando a una tasa menor de lo que lo han hecho, por ejemplo, las de Cantabria o el País Vasco.
- (138) Destaca el Principado de Asturias, donde la evolución de sus tarifas parece permanecer casi invariante en niveles comparativamente mucho menos elevados para, a partir de 2010, protagonizar uno de los mayores incrementos de tarifas y moviéndose así, vía precios regulados, a las tarifas de sus comunidades limítrofes.

Gráfico 7 Evolución precios primera inspección periódica turismos gasolina por CCAA (€)



Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística de precios de inspecciones periódicas de turismos que elabora anualmente FACUA.

Gráfico 8 Evolución precios primera inspección periódica turismos gasóleo por CCAA (€)



Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística de precios de inspecciones periódicas de turismos que elabora anualmente FACUA.

3.2 Análisis y evidencias de la competencia en el mercado

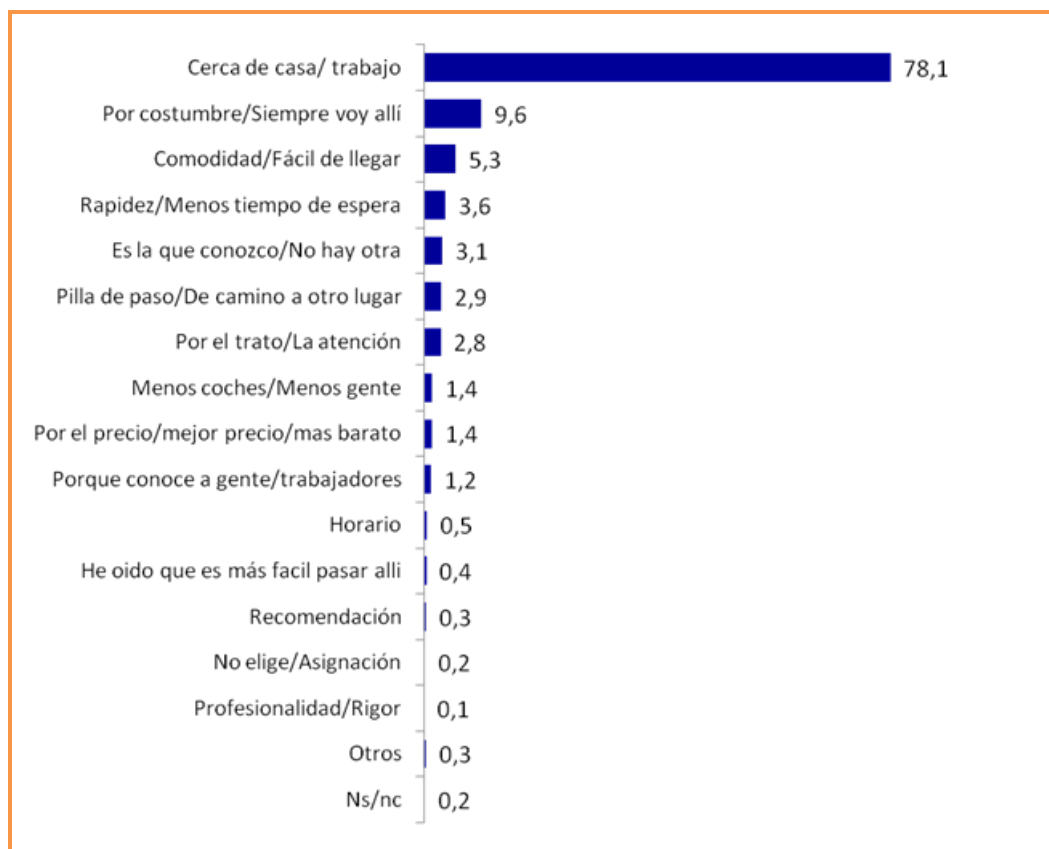
- (139) En términos generales, las dinámicas del mercado implican, en primera instancia, que la competencia entre los distintos operadores a través de distintas variables: precio, calidad, horarios, servicio o innovación, determinará la elección de los consumidores y usuarios. El consumidor a través de su elección generará, a su vez, dinámicas de entrada o salida de los operadores al mercado, facilitando de forma no coordinada, gracias a su libertad de elección y sus preferencias, la gestión eficiente de los recursos escasos por parte de la sociedad.
- (140) Las dinámicas de mercado observables y en la práctica posibles en la prestación del servicio de ITV son relativamente escasas debido a las características descritas en el apartado anterior, en donde predomina: i) mercados excesivamente regulados, ii) la existencia de una pluralidad de mercados geográficos cerrados a nuevos operadores durante largos períodos de tiempo, iii) un fuerte componente geográfico que limita la disponibilidad de los consumidores a desplazarse para la revisión periódica y iii) tarifas fijas en la mayor parte del territorio nacional. No obstante, este apartado analiza en qué medida el consumidor con sus elecciones ha ido posibilitando tendencias y cómo la relajación de los requisitos para la entrada a nuevos operadores ha encontrado una fuerte respuesta que, a su vez, proporciona importantes beneficios para los consumidores.

3.2.1 La elección del consumidor

- (141) La elección del consumidor de pasar la ITV en una u otra estación vendrá condicionada por distintos parámetros. Cabría admitir que, incluso en comunidades con mercados sujetos a tarifas fijas, los consumidores podrían elegir desplazarse a una u otra estación por otros parámetros como el servicio prestado o, incluso, una percepción sobre la facilidad o severidad para obtener una inspección favorable.
- (142) Además, el grado de sensibilidad y, por tanto, la capacidad de generar dinámicas de mercado por cada grupo de consumidores representativos no es equiparable. Así, los propietarios de vehículos comerciales y pesados, con un régimen de inspección más frecuente y costoso, que puede incluso convertirse en un input de su función de producción y una fuente de ventaja competitiva con respecto a competidores nacionales o internacionales, realizará una decisión económicamente más fundada que la de un propietario de vehículos de turismo relativamente nuevos y de mayor precio en la que el coste de la inspección es reducido en relación al valor del vehículo.
- (143) Uno de los análisis más relevantes acerca de las motivaciones de la decisión de los usuarios viene recogida en el Gráfico 9, que reproduce el

resultado de una encuesta efectuada¹³ por encargo de AECA-ITV, sobre una muestra de conductores de vehículos en todo el territorio nacional en junio de 2013, **el factor principal para elegir dónde pasar la ITV es su localización: preferentemente cerca de casa o del trabajo**. A este motivo de elección le siguen, a cierta distancia, otros como la costumbre, la comodidad o los horarios. En este sentido, la gráfica mostraría a un consumidor típico, de carácter no profesional, preocupado más por el tiempo y la facilidad de realizar la inspección que por otros factores, incluido el precio.

Gráfico 9 Motivos de elección de una estación de ITV determinada



Fuente: AECA-ITV

3.2.2. Tipos de dinámicas competitivas apreciables

(144) Como resultado del comportamiento del consumidor cabría identificar dos tipos de dinámicas competitivas. Una primera dinámica de proximidad, por la cual el consumidor elige entre las estaciones más cercanas (por ejemplo, podría elegir entre estaciones próximas a su lugar de trabajo o al de residencia) y que se desarrolla en un ámbito geográfico local, generalmente inferior al autonómico.

¹³ “Valoración servicio y actitudes hacia la ITV”, junio de 2013. Demométrica DM. Disponible en la página web de AECA ITV: www.aeca-itv.com/publicaciones.aspx

- (145) La normativa autonómica, al definir el modelo de gestión del servicio de la ITV, delimita y, en su caso, restringe adicionalmente, la dinámica competitiva en este ámbito local de ITV. Evidentemente, las posibilidades de elección de los consumidores no son homogéneas en todo el territorio. Para simplificar, cabría entender esta primera dinámica como la “posible competencia entre las estaciones” en una misma comunidad o entorno geográfico y que por lo general compiten bajo un mismo modelo regulador. En aquellas comunidades en las que solo existe un prestador del servicio, las posibilidades de elección se reducen al factor localización, puesto que el servicio será considerablemente homogéneo.
- (146) La segunda dinámica se produciría por aquellos consumidores que están dispuestos a cambiar de comunidad autónoma si las estaciones en otra comunidad ofrecen mejores condiciones que las de su lugar de residencia. Esta dinámica, de menor intensidad, será más significativa en aquellos consumidores profesionales con mayor sensibilidad a factores como el precio o el horario, por ejemplo, los propietarios de flotas de vehículos comerciales. En cierta manera, este segundo tipo de dinámica, teniendo en cuenta la diversidad del mapa regulador en España configura una suerte de “competencia entre modelos de gestión o regulación”.

3.2.3. Liberalización incipiente y entrada al mercado

- (147) La disparidad en modelos de gestión da lugar al fraccionamiento y segmentación del mercado nacional de ITV, al menos desde el punto de vista de la oferta, de los operadores de estaciones de ITV. Esto es compatible con que a los consumidores se les pueda suponer cierto margen, aún reducido, para optar por aquella CCAA que les ofrezca mejor servicio.
- (148) Sin embargo, la decisión de entrada a un mercado y éste no es una excepción, supone una muestra y una potente herramienta de la existencia de ganancias privadas y sociales que no están siendo aprovechadas. Ello sin perjuicio de que en cualquiera de los casos la entrada de nuevos operadores es compatible con el establecimiento de mecanismos necesarios y proporcionales para que el servicio se preste con niveles de eficacia y calidad, de forma alineada con la garantía de la seguridad vial y la reducción de las emisiones contaminantes, que son los objetivos de interés general perseguidos por la intervención pública.
- (149) En el caso español, en aquellas CCAA donde se presta el servicio de ITV bajo el modelo de prestación pública directa, de concesión o de autorización limitativa o sujeta a condiciones, no existe libre entrada de empresas. Los operadores económicos, sin "competencia en el mercado" y con escasa "competencia por el mercado", dado el largo plazo habitual de las concesiones, prestarán el servicio atendiendo exclusivamente a parámetros dados administrativamente. En cambio, en las comunidades donde el sistema de gestión fuese la autorización existirán mayores posibilidades de entrada y que ésta facilite la

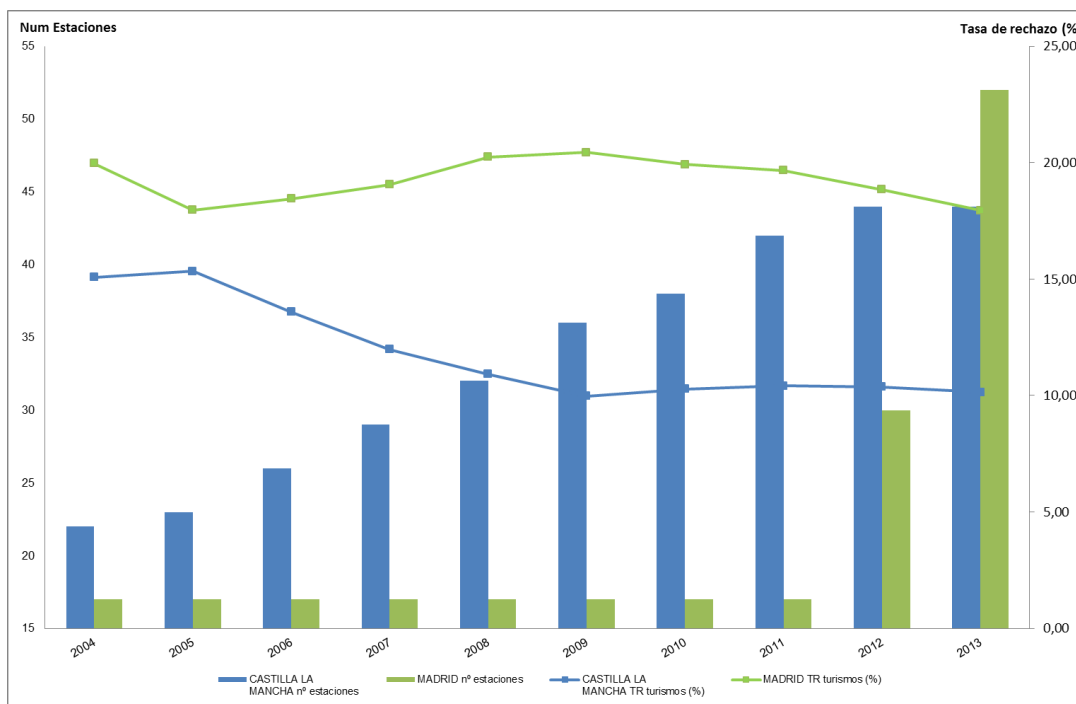
evolución del mercado, dentro de las restricciones mínimas exigibles, hacia un resultado más eficiente y acorde con las necesidades de los consumidores y profesionales.

- (150) Teniendo en cuenta la evolución reciente de los modelos de regulación en las CCAA, resulta ilustrativo analizar comparativamente los casos de Castilla la Mancha y de Madrid, ya que se trata de dos casos en los que la normativa autonómica ha evolucionado desde un sistema de concesión a otro de autorización, menos restrictivo de la competencia.
- (151) En ambas comunidades, pueden observarse dinámicas competitivas más robustas dentro de cada comunidad, que se manifiesta especialmente por el hecho de que el número de estaciones de ITV haya aumentado considerablemente (ver Tabla 11 y Gráfico 10) en ambos mercados, tras la implantación efectiva de un modelo de autorización, relativamente más liberalizado. Resulta igualmente significativo porque debido a la proximidad de ambas comunidades y al diferente momento de la liberalización, cabe apreciar también, como experimento natural, el segundo tipo de dinámica competitiva entre ambas comunidades.

Tabla 12 Evolución del número de estaciones y de la tasa de rechazo para turismos en Madrid y Castilla la Mancha desde 2004 hasta 2014

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CASTILLA LA MANCHA	nº est	22	23	27	30	33	37	39	43	45	45	45
	TR turismos (%)	15.08	15.34	13.59	11.99	10.93	9.98	10.28	10.42	10.37	10.14	nd
MADRID	nº est	17	17	17	17	17	17	17	17	30	52	56
	TR turismos (%)	19.97	17.97	18.45	19.06	20.25	20.45	19.92	19.67	18.85	17.95	nd

Gráfico 10 Evolución del número de estaciones y de la tasa de rechazo para turismos en Madrid y Castilla la Mancha desde 2004 hasta 2014

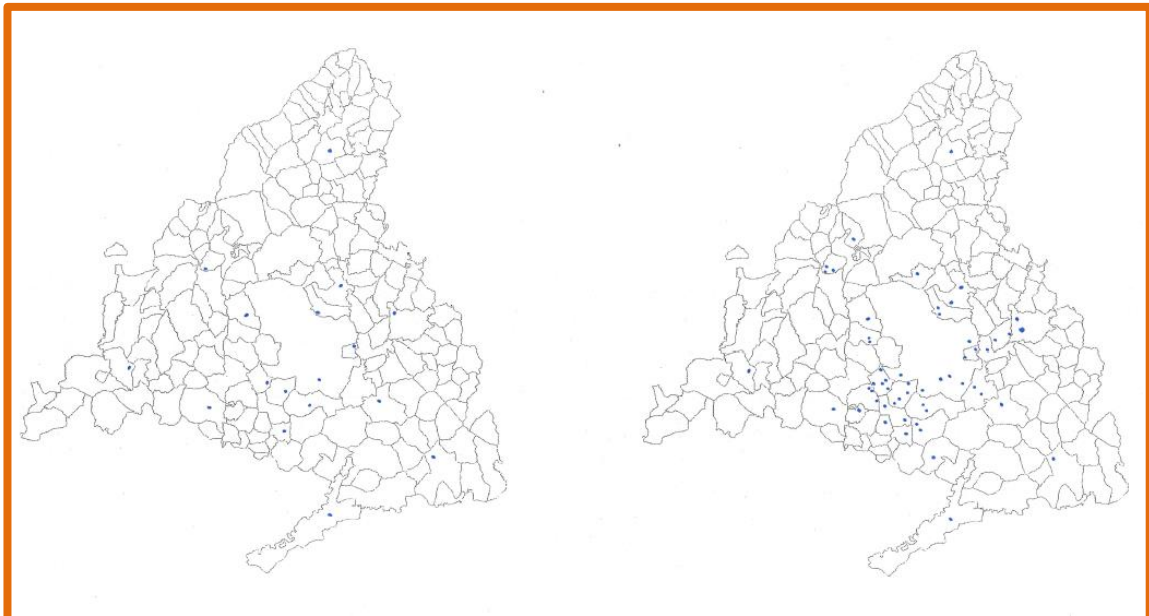


Fuente: Elaboración propia con datos del MINETUR

- (152) Castilla la Mancha introdujo el sistema de autorización en 2003, tras vencer el plazo de las concesiones. La Junta de Castilla la Mancha vendió las instalaciones a aquellos que en dicho momento las gestionaban y pasaron de un sistema de concesión a otro de autorización.
- (153) A partir de 2004 aumenta el número de estaciones de 22 a 45, pero éstas no se localizan uniformemente en todo el territorio sino que se tienden a situarse allí donde se concentra la mayor parte de la población y, consecuentemente, cerca de las vías que unen esta comunidad con la Comunidad de Madrid. Este hecho propició que la Junta aprobase una planificación sectorial en 2010 con el objetivo de establecer aquellas zonas geográficas en donde podrán autorizarse la instalación de nuevas estaciones de ITV. La elección de las zonas geográficas que aparecen en la planificación sectorial pretende que la apertura de nuevas estaciones responda a criterios como la distribución del parque de vehículos, dispersión poblacional y tiene en cuenta la localización de las estaciones de ITV existentes en ese momento.
- (154) Coincidiendo con esta nueva planificación, no se ha incrementado el número de estaciones en Castilla la Mancha desde el año 2011. En Castilla la Mancha existe un régimen de tarifas máximas, cuyo seguimiento es prácticamente uniforme, al menos en lo que respecta a las tarifas anunciadas oficialmente por las estaciones. Sin embargo, sí que se producen descuentos en los precios, como posteriormente se comenta.

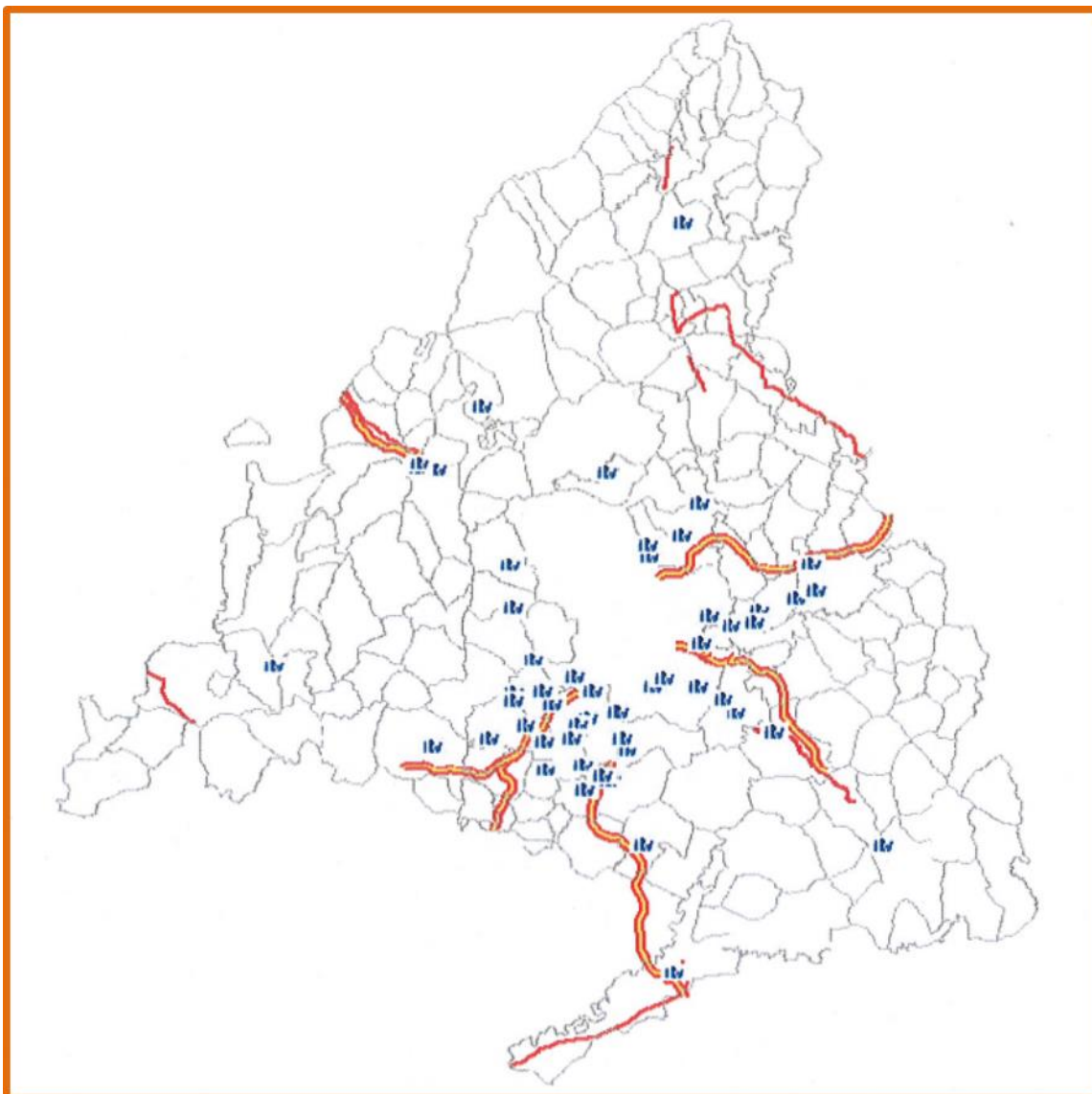
- (155) La Comunidad de Madrid, por su parte, liberalizó en 2009 la entrada en el mercado de ITV a través de un sistema de autorización, de modo que cualquiera que cumpla con los requisitos técnicos, y no esté sujeto al régimen de incompatibilidades establecidos en la normativa, pueda operar desde cualquier localización de dicha comunidad y pueda, además, establecer libremente el precio de la inspección.
- (156) Durante los dos primeros años de aplicación de la nueva normativa, 2012 y 2014, se ha incrementado significativamente, en más del 200%, el número de estaciones –de 17 a 56 estaciones- tanto gestionadas por PYMES como por grandes grupos de ITV. La entrada en funcionamiento de nuevas estaciones, incluso en un contexto de crisis económica y fuertes restricciones a la actividad, evidencia que se trata de un mercado, *a priori*, considerablemente rentable. La propia dinámica del mercado debería facilitar que dicha entrada se establezca cuando la demanda quede suficientemente satisfecha e incluso que dé lugar a fenómenos de consolidación y/o salida de operadores, como es habitual en los mercados.
- (157) De forma similar a la tendencia observada en Castilla la Mancha, las nuevas estaciones de ITV de la Comunidad de Madrid se sitúan en los municipios con mayor porcentaje de demanda potencial (Gráficos 11 y 12) , en particular, cerca de zonas de ocio, como centros comerciales. Este comportamiento ha permitido que haya zonas donde la distancia entre estaciones de ITV de distinto gestor sea incluso inferior a un kilómetro, facilitando la capacidad de elección del consumidor.

Gráfico 11 Localización de las estaciones de ITV en Madrid en 2011 y en 2014



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 12 Estaciones de ITV en la Comunidad de Madrid en 2014



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

3.2.6. Competencia y rigor de las inspecciones

- (158) Otro efecto que puede observarse en el Gráfico 10 y la Tabla 12 es que la entrada de nuevos competidores podría coincidir temporalmente con alteraciones de la tasa de rechazo en las inspecciones periódicas. Este efecto fue más acusado en el caso de Castilla la Mancha, donde la tasa de rechazo se redujo los primeros años de la liberalización para estabilizarse posteriormente. En Madrid cabe apreciar una ligera reducción de la tasa de rechazo, aunque se encuentra en niveles ya observados antes de la liberalización.
- (159) Este fenómeno podría interpretarse como que la competencia se produce también ofreciendo una tasa de rechazo más reducida, en detrimento del rigor en la inspección. Otra posible interpretación es que, en ausencia de competencia y como consecuencia de los incentivos existentes, la tasa de rechazo ofrecida por el monopolista (público o

privado) o los oligopolistas presentes en el mercado puede tender a ser excesiva y, en consecuencia, ineficiente.

- (160) Las entrevistas con las autoridades competentes en ambas comunidades autónomas respecto a esta evidencia, reconocen dos hechos. Primero, que los sistemas de supervisión y control del funcionamiento de las estaciones de ITV bajo un sistema de autorización, relativamente más liberalizado, son diferentes y más exigentes que los existentes bajo un sistema de concesión, debiendo adaptarse al nuevo funcionamiento del mercado. Y segundo que, aunque cabría apreciar que la liberalización ha podido fomentar en algunos casos una cierta competencia a través de inspecciones menos severas que en monopolio, esto no hace desmerecer los beneficios de la liberalización. No obstante, podría ser exigible reforzar el control de la actividad de inspección en caso de detección de irregularidades.

¿Disminuye la calidad con la liberalización?

En 2010 la Consultora TERNZ¹⁴ elaboró a petición de la Confederación Internacional de Organismos de Inspección de Vehículos (CITA) un estudio que trata de encontrar una relación entre el grado de regulación de la inspección de vehículos y la calidad de las mismas, medida a través de la tasa de rechazo. Para ello, utiliza datos de tasas de rechazo y cuotas de mercado a nivel de estación en varias jurisdicciones internacionales que han articulado un cambio de modelo regulatorio, entre ellas, utiliza el caso de Castilla la Mancha entre 2003 y 2009, recogiendo el impacto del paso de un modelo de concesión a otro de autorización.

A nivel general, la única conclusión generalizable a los casos estudiados es que la desregulación parecería estar provocando un aumento en la variabilidad de las tasas de rechazo, lo que sería un indicio de falta de coherencia y, por tanto, calidad. En opinión de la CNMC la generalización de esta conclusión es discutible, ya que aun cuando en los momentos iniciales de un cambio regulatorio es normal que se observe un efecto sobre la variabilidad de la tasa de rechazo, entre otras cuestiones por el aumento en el número de operadores, es labor de las autoridades trabajar y supervisar para estabilizar dicha tasa a niveles razonables, además el estudio no compara con otros modelos menos regulados pero asentados en los que el funcionamiento del mercado proporcione tasas más estabilizadas.

En el caso de Castilla la Mancha, el estudio pone de manifiesto que es el único ejemplo en el que el paso a un sistema de autorización y el incremento en el número de estaciones llevó consigo asimismo una reducción en la tasa de rechazo, de lo que se podría inferir que se ha

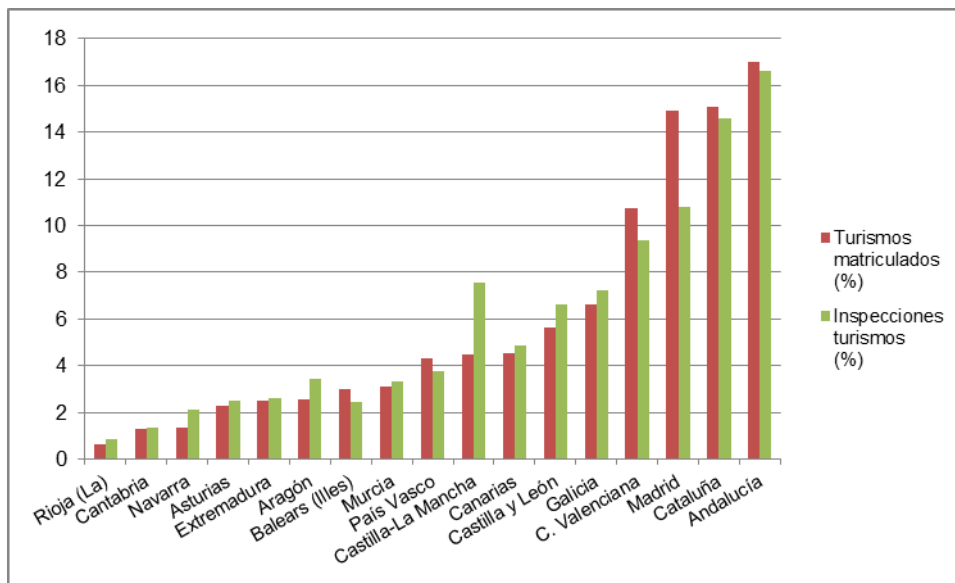
¹⁴ De Pont, J. (2010): "Effects of competition on quality for periodic motor vehicle inspections – Phase 2" Report prepared for CITA. TERNZ, Auckland

producido una competencia entre las estaciones relajando la calidad de las inspecciones. En opinión de la CNMC, esta conclusión obvia otros aspectos que el propio informe arroja: el hecho de que las estaciones que más parecen haber reducido la tasa de rechazo no son necesariamente las nuevas estaciones entrantes y el hecho de que las estaciones que más cuota de mercado ganaron son precisamente las que más aumentaron la tasa de rechazo.

3.2.7. Competencia entre modelos de regulación

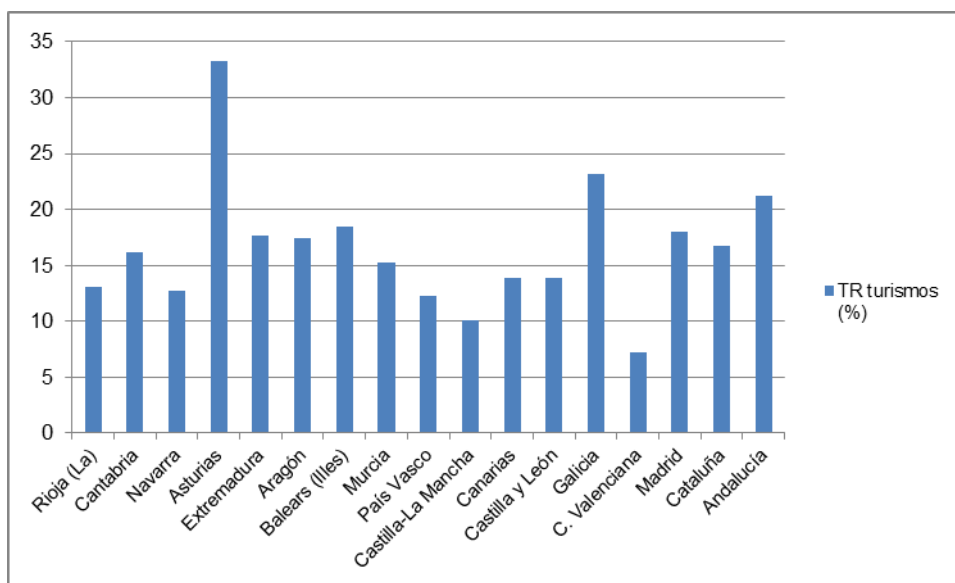
- (161) Para analizar la que se viene denominando como segunda dinámica competitiva entre distintos modelos, resulta necesario determinar en qué medida los vehículos de una comunidad son atraídos a otra comunidad, por lo general vecina. De este modo, los Gráficos 13 y 15 recogen las diferencias para los turismos, por un lado, y furgonetas y camiones, por otro lado, entre el porcentaje de vehículos matriculados y el de inspecciones periódicas en cada comunidad. Si existieran diferencias de signo opuesto en dos comunidades vecinas, cabría apuntar la existencia de un flujo de vehículos de una comunidad atraídos por la vecina, que podrían ser explicados por factores como el precio (Tabla 13) o la tasa de rechazo (Gráficos 14 y 16).
- (162) Como se comentaba en el apartado sobre la demanda, a través de esta aproximación no se pretende obtener una cuantificación precisa de cuál es la movilidad de la demanda entre CCAA, ya que existen muchos factores cuyo efecto no puede aislarse. Por ello, la finalidad es, simplemente, identificar posibles casos de movilidad y analizar si podrían encontrar una explicación en factores como la diferencia en precios o en tasas de rechazo.
- (163) En el caso de los turismos, el gráfico 13 muestra cómo el porcentaje de turismos matriculados en la Comunidad de Madrid es muy superior al porcentaje de turismos que realizan la inspección en dicha comunidad; en cambio, en Castilla la Mancha sucede lo contrario. Dos hechos pueden contribuir a explicar este efecto. Primero es el precio, la tarifa de la inspección periódica de turismos es más baja en Castilla la Mancha que en Madrid (Gráficos 7 y 8). Segundo, la tasa de rechazo de Castilla la Mancha es inferior a la tasa de la Comunidad de Madrid (Gráfico 14). Como consecuencia de estos dos hechos, turismos matriculados en la Comunidad de Madrid tendrían incentivos a desplazarse a Castilla la Mancha para realizar la inspección.

Gráfico 13 Porcentaje de turismos matriculados e inspeccionados por CCAA en 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR y la DGT.

Gráfico 14 Tasa de rechazo de turismos por CCAA en 2013

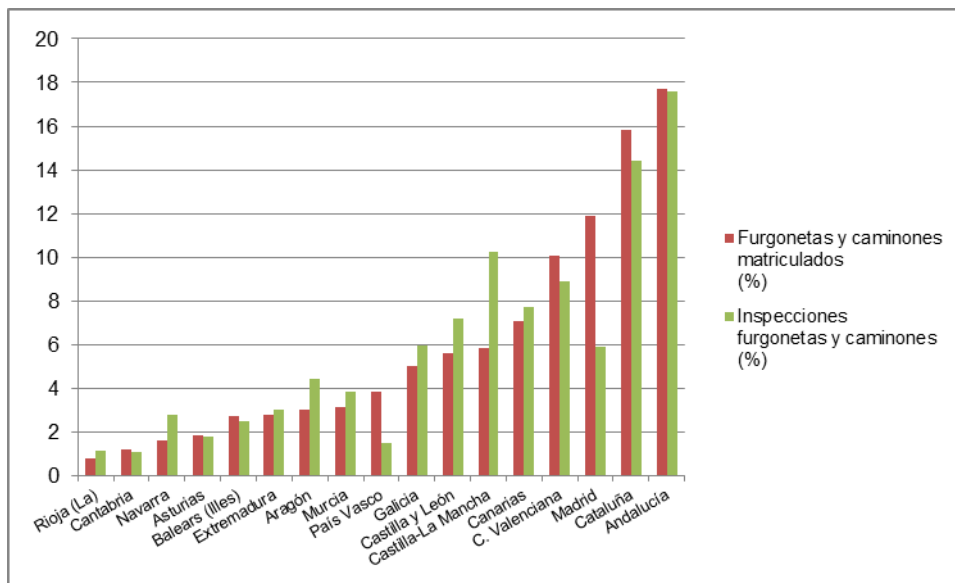


Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR

(164) En el caso de las furgonetas y los camiones, debe tenerse en cuenta su carácter generalmente profesional, que el régimen de inspección es más frecuente y sus tarifas más elevadas. Por lo tanto, a priori, serían más sensibles o proclives a cambiar a otra comunidad si resultara económicamente más favorable. Esta mayor sensibilidad podría ser la explicación al hecho de que el Gráfico 15 muestra un mayor número de comunidades autónomas en las que el porcentaje de vehículos matriculados es significativamente distinto del porcentaje de vehículos inspeccionados, si se compara con el de turismos.

Gráfico 15.

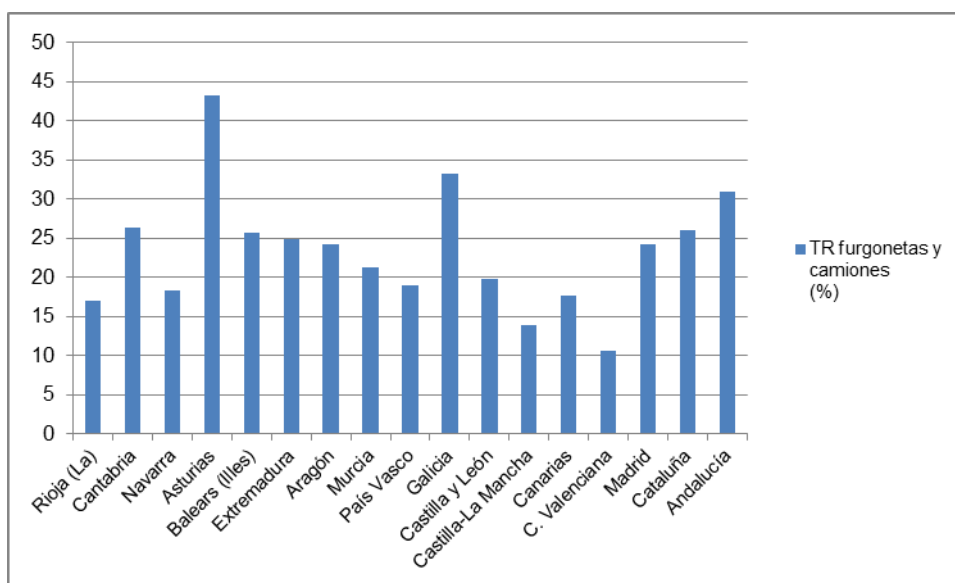
Gráfico 15 Porcentaje de furgonetas y camiones matriculados e inspeccionados por CCAA en 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR y la DGT.

(165) Del Gráfico 15 cabría apreciar un fenómeno de desplazamiento de demanda en tres casos, que podrían ser explicados por las diferencias en precios o tasa de rechazo (Gráfico 16 y Tabla 13). El primero de ellos, apunta a que furgonetas y camiones matriculados en Cataluña estarían realizando la inspección en Aragón, lo cual podría explicarse por precios más reducidos y por tener menor tasa de rechazo. El segundo caso sería el que se produce nuevamente entre Madrid y Castilla la Mancha, donde también hay diferencias en precio y tasa de rechazo. Y por último, cabría apuntar al caso entre el País Vasco y Navarra, aunque en este caso parece que respondería principalmente a una cuestión de precio.

Gráfico 16 Tasa de rechazo de furgonetas y camiones por CCAA en 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR

(166) Este análisis debe tomarse con cautela, ya que si bien puede apuntar posibles dinámicas, no proporciona un marco exacto para explicar las diferencias entre vehículos matriculados e inspeccionados. Así, algunas comunidades receptoras netas de vehículos inspeccionados es cierto que presentan precios o tasas de rechazo algo inferiores a las de alguna otra comunidad limítrofe. Es el caso de Castilla y León o La Rioja, que son receptoras de furgonetas y camiones que van a dichas CCAA a hacer la inspección. Sin embargo, en otros casos como el de Galicia que también es receptora neta de inspecciones, no cabría encontrar una explicación por tasa de rechazo o precio.

Tabla 13 Tarifa inspección periódica y tasa de rechazo para furgonetas en 2013

	Tarifa (€)	Tasa de rechazo (%)
CATALUÑA	54.50	26
ARAGÓN	39.61	24
MADRID	54.28	24
CASTILLA LA MANCHA	49.03	14
PAÍS VASCO	46.58	19
NAVARRA	36.85	18

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por el MINETUR

4. ANALISIS DEL MODELO DESDE LA ÓPTICA DE LA COMPETENCIA Y LA REGULACIÓN ECONÓMICA EFICIENTE

- (167) De los apartados previos se constata que el servicio de inspección técnica de vehículos se presta a partir de un marco legal comunitario y nacional común, pero en condiciones considerablemente distintas en cada CCAA, lo que incide, a su vez, sobre las dinámicas en el mercado. Por ello, resulta relevante analizar las distintas restricciones a la competencia presentes en cada modelo de funcionamiento bajo la óptica de la regulación económica eficiente. Es decir, analizar la necesidad y proporcionalidad de las restricciones, teniendo en cuenta igualmente la experiencia comparada, nacional e internacionalmente, lo que permitirá obtener conclusiones y recomendaciones acerca de cuál es la configuración más favorecedora de la competencia y la eficiencia económica.
- (168) La Directiva 2014/45/UE señala expresamente en el considerando 31 que *“Los Estados miembros, cuando autoricen centros de inspección técnica en su territorio deben tener en cuenta que la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Conocida como Directiva de Servicios) excluye de su ámbito de aplicación los servicios de interés general en el ámbito del transporte.”* Es decir, cabría aducir que los servicios de inspección técnica de vehículos quedan al margen de las obligaciones legales directas de la Directiva de Servicios.
- (169) Sin embargo, la Directiva de ITV no impone régimen alguno de acceso al mercado o de ejercicio del servicio de inspección, estableciendo tan solo los requisitos mínimos que los Estados miembros deben garantizar. Por otro lado, tanto la propia Directiva de Servicios, como especialmente la normativa que la transpone al ordenamiento jurídico nacional (Leyes Ómnibus y Paraguas¹⁵) y, más recientemente, la Ley de Garantía de Unidad de Mercado¹⁶, proporcionan un marco de análisis económico, en ocasiones jurídicamente vinculante, para determinar la eficiencia de los distintos modelos de acceso y ejercicio de las actividades económicas desde el punto de vista de la eficiencia.
- (170) De este modo, resulta conveniente proceder a dicho análisis, aun cuando no tuviera implicaciones legales directas. La finalidad última es proporcionar un marco de análisis y esquema razonado de la justificación y proporcionalidad de las restricciones empleadas en el marco regulador.

¹⁵ Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Paraguas) y Ley 25/2009, de 23 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Ómnibus)

¹⁶ Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado

- (171) Desde un punto de vista **conceptual**, tal y como se explica en el párrafo (96), la actividad de inspección técnica de vehículos es asimilable a las actividades de evaluación de la conformidad con determinadas normas o reglamentaciones a través de inspecciones acreditadas. Se trata de una actividad económica consistente en certificar, bajo un procedimiento común, que unos bienes industriales destinados a un uso concreto cumplen con serie de requisitos, emitiendo el correspondiente certificado. Económicamente hablando, tiene como objetivo paliar distintos fallos del mercado¹⁷, fundamentalmente, la existencia de externalidades negativas no internalizadas por los usuarios y de información asimétrica. Así, la Directiva parte del reconocimiento de la necesidad de interés general que cumple la ITV, considerando 3, en concreto: *“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”*.
- (172) Desde una perspectiva **funcional**, la ITV se incardina dentro de la denominada infraestructura para la seguridad y calidad industrial¹⁸.
- (173) En términos generales, la evaluación sobre la conformidad a normas de calidad suele revestir carácter voluntario y es realizada por organismos de certificación, que pueden certificar productos, servicios o personas. Por su parte, cuando se trata de la evaluación acerca de condiciones de seguridad, ésta tiene carácter obligatorio y la desarrollan los organismos de control, que inspeccionan productos e instalaciones.
- (174) Tanto las entidades de certificación, como los organismos de control deben operar bajo el principio de la acreditación, por el cual a través de

¹⁷ Básicamente, se suele argumentar que en ausencia de una obligación de efectuar la ITV, los propietarios de vehículos pueden no elegir un nivel óptimo de mantenimiento del vehículo para garantizar que éste reúne condiciones mínimas de seguridad a la hora de circular y no supone una amenaza desproporcionada para el medioambiente. Esto podría deberse tanto al hecho de que los usuarios no perciben los beneficios totales del coste del mantenimiento (externalidades) como al hecho de que determinar el nivel adecuado de mantenimiento no es evidente para ellos (información asimétrica). Por otro lado, el propio servicio de mantenimiento presenta otros problemas, como la dificultad de determinar la calidad del servicio, incluso después de haberlo recibido (*credence goods*). Pero también en el plano teórico, la ITV no sería el único remedio posible para resolver estas externalidades, ya que podrían diseñarse otras vías, como exigencias directas a los fabricantes de vehículos o de sus componentes en términos de seguridad o contaminación; mayor supervisión directa en las carreteras,... Además, como mecanismo tampoco está exento de problemas prácticos como el hecho de que los vehículos, a diferencia de otras instalaciones fijas sujetas a inspección, una vez superada la inspección se escapan del control o pueden sufrir modificaciones que incidan sobre las cualidades inspeccionadas.

¹⁸ La extinta CNC aprobó en 2010 un informe sobre la certificación de seguridad y calidad industrial en el que analizaba las principales restricciones a la competencia que se producen en el mercado de la certificación de normas de calidad y seguridad industrial y realiza una serie de recomendaciones.

la obtención de la acreditación de un organismo independiente se garantiza que cumplen con los requisitos materiales y operativos para realizar la evaluación de conformidad adecuadamente.

- (175) La infraestructura de seguridad industrial lleva consigo un régimen de supervisión y sanción que debe guardar proporcionalidad con la importancia y dimensión de la propia actividad de verificación y que puede conllevar, eventualmente, la pérdida de la acreditación.
- (176) La inspección técnica de vehículos se sitúa más próxima a, o dentro incluso de este segundo modelo, de inspección con carácter obligatorio del cumplimiento de condiciones de seguridad. Según la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), *“Las entidades de inspección acreditadas realizan evaluaciones en nombre de clientes privados o de autoridades oficiales con el objeto de proveerles de información sobre aquellos aspectos relativos a la conformidad con la legislación, norma o especificaciones. La información puede incluir parámetros muy diversos asociados a la seguridad, la salud, la adecuación al uso, el medioambiente, pudiendo afectar tanto a las distintas etapas del ciclo de vida de los productos, los equipos y las instalaciones –desde su diseño hasta su retirada del servicio, como a los métodos de trabajo, los procesos o los servicios. En la actualidad la inspección acreditada está presente en los distintos sectores de actividad: industria, agricultura y ganadería, energía, transporte sanidad, construcción, telecomunicaciones... Actividades como las inspecciones de seguridad de instalaciones industriales, el control de los vertidos, emisiones y residuos generados por instalaciones industriales, empresas y centros de actividad; **la inspección técnica de vehículos** o la de embarcaciones de recreo, las inspecciones asociadas a los productos y las industrias agroalimentarias, o la gestión y el control de licencias urbanísticas de actividades son algunos ejemplos de los servicios prestados por las más de 200 entidades de inspección acreditadas.”*
- (177) En definitiva, las estaciones de ITV deben estar todas acreditadas sobre la base de una misma norma UNE-ISO que acredita que la estación posee un sistema de gestión, es técnicamente competente y es capaz de generar resultados técnicamente válidos. En su labor de inspección, aplican el mismo manual de inspección, publicado por el MINETUR y cuyo objetivo es¹⁹ *“el establecimiento de unas normas de actuación durante el proceso de la inspección, con el fin de unificar al máximo posible los criterios y el procedimiento a seguir en las diferentes estaciones ITV.”* Como partes integrantes de la infraestructura para la calidad y seguridad industrial están sometidas al régimen de supervisión previsto en la Ley 21/1992, de Industria y las normativas estatales y autonómicas correspondientes.

¹⁹ Manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV. 7ª Edición, 2012, Preámbulo.

(178) Teniendo en cuenta este marco conceptual y funcional, a la hora de realizar el análisis cabe agrupar las restricciones o barreras a la competencia en los siguientes grupos, con independencia de que, especialmente en el nivel autonómico, existen otras restricciones adicionales, no expresamente señaladas en este epígrafe:

(1) Restricciones de acceso al mercado:

- i. Obligación de que las estaciones tengan una configuración física determinada, en especial, que cuenten como mínimo con dos líneas de inspección.
- ii. Asignación de exclusividades territoriales o distancias mínimas para la instalación y el funcionamiento.
- iii. Requisitos de incompatibilidad accionarial y de separación de actividades.
- iv. Necesidad de obtener un título habilitante de forma previa al inicio de la actividad.

(2) Requisitos de ejercicio de la actividad:

- i. Requisitos en términos de contar con una determinada estructura o titulación de la plantilla.
- ii. Requisitos sobre el horario y otros parámetros del funcionamiento de las actividad.

(179) En todo caso, el análisis de las restricciones debe contemplarse desde una perspectiva conjunta, ya que la pretendida justificación de cada una de ellas, así como su efecto en el mercado, se retroalimentan cuando se toman en consideración en su conjunto. El análisis del efecto conjunto se realiza en el último apartado de este capítulo.

4.1. Requisitos de acceso al mercado

4.1.1 Requisitos físicos y operativos: necesidad de contar con dos líneas.

(180) De forma adicional a las exigencias de tipo técnico, la normativa nacional y autonómica viene estableciendo otra serie de requisitos que afectan tanto al acceso como al ejercicio de la actividad de ITV y que suponen distintas restricciones a la competencia, resultando la administración competente la que configura los parámetros específicos de la actividad en lugar del mercado.

(181) En concreto, la restricción más relevante es la que impone la normativa nacional a través del Anexo I del Real Decreto 224/2008 que obliga a las estaciones de ITV a tener una configuración física mínima al exigir que éstas dispongan de, al menos, una línea para vehículos ligeros y otra para pesados o universal²⁰. Asimismo, el Anexo citado exige contar con

²⁰ En teoría y de manera extraordinaria, se permite a la estación de ITV configurarse con solo una línea universal, previa petición y justificación. Sin embargo, como se ha analizado en el

unas instalaciones, naves o locales totalmente independientes y que cumplan una serie de características mínimas en cuanto a accesibilidad y especificidad.

- (182) A su vez, esta restricción se ve amplificada en las respectivas normas de las CCAA con exigencias mucho más detalladas acerca de las características de cada estación.

Restricciones sobre superficie y construcción civil:

El Consejo Insular de Ibiza en su Plan Territorial exige que las estaciones de ITV cuenten con una superficie mínima de 15.000m² de parcela y 2.000m² de superficie construida.

La Rioja señala en su normativa que “La estación de ITV deberá estar situada en una sola parcela o parcelas colindantes, a nivel de calle, en edificio de uso exclusivo y tener la siguiente superficie mínima en función del número de líneas de inspección:

Nº líneas Terreno (m2) Naves de inspección (m2) Zona de oficinas (m2)

1 línea: 2.000 200 40

2 líneas: 2.000 350 40

3 líneas: 3.000 500 50

4 líneas: 4.000 650 60

5 líneas: 5.000 800 70

6 líneas: 6.000 950 80

La disposición de la nave de inspección y oficinas será tal que permita dos zonas de espera en la superficie total de la estación: una situada al inicio y con superficie suficiente para albergar a cinco vehículos de las clases, ligeros o pesados, que se van a revisar por cada línea, y la segunda al final de las líneas con capacidad para dos vehículos de las clases que se revisen por línea”

- (183) El análisis de la adecuación de la exigencia comienza por determinar la necesidad de la misma, para luego juzgar su proporcionalidad. En este caso, la justificación que cabría apuntar para estos requisitos se basaría en la hipotética necesidad de garantizar que todos los vehículos, ligeros y pesados, puedan acceder al servicio en igualdad de condiciones en toda estación o punto de inspección. **Esta justificación parte del supuesto de que resulta necesario que todos los tipos de vehículos accedan a todas las estaciones de ITV como vía para garantizar el acceso universal, especialmente a los vehículos pesados.**

apartado de Configuración del Mercado, el número medio de líneas por CCAA varía de un mínimo de 1,9 líneas por estación a 4,33 líneas.

- (184) El siguiente paso consiste en determinar si esta restricción es, o no, proporcional al objetivo perseguido, es decir, si no existen otras alternativas menos restrictivas que pudieran lograr los mismos fines, suponiendo que los mismos fueran necesarios. La consecuencia inmediata de este requisito es la creación de una barrera a la entrada, ya que los operadores de ITV deben realizar unas inversiones para disponer de los locales y de, por lo menos, ambas líneas, que pueden ser desproporcionadas. Es decir, se impide la existencia de operadores con configuraciones adaptadas, por ejemplo, exclusivamente a un tipo de vehículo que considerasen su cliente objetivo. Se obliga, además, a que los usuarios de un determinado tipo de vehículo cuyo servicio de ITV es más demandado en una zona, generalmente los vehículos ligeros, subvencionen implícitamente, sin transparencia, el coste de los usuarios de los servicios menos demandados.
- (185) El mercado parece no encontrar problemas a la hora de proveer otros tipos de servicios conexos a todo tipo de vehículos, incluidos los pesados o aquellos con movilidad reducida. Actividades como servicios técnicos, servicios de reparación o mantenimiento, de transformación o servicios de adaptación de los vehículos se ofertan y distribuyen sin problemas a través de la propia iniciativa de los operadores, especialmente en el caso de los vehículos pesados que, por su carácter habitualmente profesional, disponen de una considerable capacidad de movilidad, sin que sea proporcional establecer a priori una obligación universal de dimensión para todas las estaciones de ITV o que todas ellas deban poder atender a todos los vehículos pesados.
- (186) Cabría aceptar el hecho de que determinados tipos de vehículos o determinado tipo de inspecciones poco frecuentes y más complejas técnicamente pudiesen requerir la intervención de la autoridad competente que garantizase que algún tipo de vehículo en alguna zona, especialmente si no disponen de capacidad de movimiento como vehículos agrícolas o ciclomotores, cuentan con oferta suficiente. Igualmente, la administración competente podría tener que intervenir si llegase a la conclusión de que determinados tipos de inspecciones menos frecuentes y más complejas no son facilitadas por los operadores actuales o potenciales del mercado, incluidos operadores en mercados conexos, que podrían estar acreditados bajo la supervisión correspondiente para realizar dichas inspecciones, como se argumentará a continuación. De hecho, ya en la actualidad se recurre a mecanismos como las estaciones móviles o las estaciones oficiales para determinados vehículos.
- (187) En definitiva, aun aceptando la hipótesis, no contrastada, de que el mercado no facilitaría dichos servicios, las intervenciones sobre podrían realizarse a través de mecanismos menos restrictivos que el establecimiento de una obligación universal de dimensión para todas las estaciones de ITV, que impone una carga excesiva, genera ineficiencias económicas y no resulta, por tanto, proporcional.

4.1.2 Exclusividad territorial y control de la competencia.

- (188) Este grupo de requisitos comprendería aquellas exigencias por la cuales se limita el número de operadores en el mercado, concediendo una exclusividad territorial, a través normalmente de un proceso de concesión administrativa, o condicionando la autorización a la comprobación de que en la zona que desea establecerse el operador no hay oferta previa suficiente, a criterio de la administración. En ambos casos la justificación teórica, en ausencia de recursos naturales o de otra circunstancia limitativa del número máximo de operadores, **parecería residir en una presunta necesidad de proteger al operador frente a una excesiva competencia con objeto de garantizar una "rentabilidad suficiente" para que preste un servicio requerido que dicha competencia o el mercado no proporcionaría.**
- (189) La CNMC entiende que esta justificación no sería sostenible, *a priori*, desde el punto de vista de la regulación económica eficiente. Sólo podría defenderse partiendo del supuesto de que dicho operador va a realizar un servicio público, generalmente consistente en prestar en zonas geográficas con escasa densidad, determinados servicios poco frecuentes o servicios a determinados tipos de clientes, que el mercado no sería capaz de proveer por sí mismo.
- (190) Admitiendo que fuera necesario que el sector público asegurase que el servicio de ITV se prestase en determinadas áreas geográficas, a determinados grupos de vehículos (que generalmente tienen movilidad reducida y, por tanto, están relacionados con áreas aisladas o de baja densidad y alta dispersión de vehículos), o determinados tipos de inspecciones menos frecuentes, debe a continuación preguntarse si resulta proporcional el conceder una exclusividad territorial o someter la autorización a la comprobación administrativa de que no hay ya suficiente competencia.
- (191) A la hora de realizar este examen de proporcionalidad es necesario tener en cuenta que:
- i. Tal y como se comprueba en el análisis de los beneficios al consumidor, éste se ve beneficiado por la mayor capacidad de elección que facilita la entrada de nuevos operadores en términos de mejores localizaciones, precios más eficientes, horarios más ventajosos e innovaciones en la prestación del servicio. El libre acceso al mercado proporciona una serie de ventajas a buena parte de los clientes que deben ser tenidas en cuenta antes de limitar el acceso de manera indiscriminada y por largos periodos de tiempo.
 - ii. A la luz de la experiencia, parece que el modelo de concesiones con exclusividades territoriales por largos periodos de tiempo ha podido estar generando durante largos periodos de tiempo rentabilidades superiores a las de mercado y rentas privadas en detrimento de los usuarios, particulares y profesionales. La ineficiencia del sistema y las rentas excesivas han podido ser uno

de los factores que explican la respuesta significativa en términos de nuevas entradas al mercado cuando el modelo se liberaliza, pasando de la concesión a la autorización. Las principales experiencias en esta transición se registran en la Comunidad Autónoma de Madrid y en la de Castilla la Mancha. En otras comunidades bajo el esquema de concesión, como la Comunidad Valenciana o Andalucía, se ha procedido a reducir las tarifas atendiendo a los niveles previos considerados excesivos por la propia administración²¹.

¿Están siendo eficientes los sistemas concesionales desde el punto de vista productivo?

Contestar a esta pregunta desde un punto de vista empírico tendría importantes implicaciones para la elección de uno u otro modelo. La concesión conlleva la obtención de un monopolio zonal. Cuando se concede un monopolio, el regulador suele implementar algún mecanismo para conseguir que el monopolista sea eficiente y que dichas ganancias reviertan en los consumidores, en forma de menores precios o más calidad. Existen diversos mecanismos (regulación de costes, establecimiento de incentivos,...). Sin embargo, a la luz de la evolución de las tarifas de ITV, parece que éstas se mueven más bien de manera indexada que como consecuencia de la aplicación de criterios de eficiencia por el regulador. Existen algunos casos en los que el regulador sí que estaría aplicando por lo menos un examen del equilibrio de la concesión (ver nota al pie 21).

En un estudio econométrico, Trillas, Montolio y Duch (2011)²², profesores de la UAB, analizan el nivel de eficiencia productiva de las estaciones de ITV en Cataluña entre los años 2000 y 2004. El estudio encuentra importantes diferencias en la eficiencia productiva (relación entre los costes y la producción) de las estaciones, lo que, en opinión de los autores, estaría apuntando a la existencia de margen para introducir medidas de liberalización (que fomentaría más eficiencia entre las estaciones presentes) o bien medidas de regulación por incentivos (con el objeto de hacer que las estaciones instaladas tengan incentivos para tender al comportamiento eficiente). Asimismo, en el análisis de la

²¹ En la Comunidad Valenciana la autoridad competente ha acordado una rebaja del 17% efectiva a partir de abril de 2014, después de que las concesionarias recurrieran la medida. Los Tribunales han dado la razón a la administración competente después de analizar un estudio sobre la rentabilidad del servicio.

En Andalucía la autoridad competente ha anunciado una reducción de las tarifas de entre un 10 y un 45%, en función de los usuarios, lo que tendría un impacto sobre la empresa pública gestora del servicio de unos 15 millones de €. Según reconoce la propia autoridad, esto supondrá una reducción de la rentabilidad (aparentemente, medida en términos de beneficio neto sobre el activo total) de la compañía del 26 al 18%

²² Trillas, F.; Montolio, D.; y Duch, N.: "Productive Efficiency and Regulatory Reform: the case of Vehicle Inspection Services". Revista de Economía Aplicada, Número. 55, Volumen 19.

escala (tamaño que permite operar a los menores costes) se encuentra que en los territorios de mayor densidad de población existe un importante margen para aumentar el número de estaciones, al poder alcanzar fácilmente las existentes la escala eficiente. Las economías de escala no se estarían agotando en los territorios menos poblados, lo que podría reforzar, en opinión de la CNMC, la conveniencia de reducir las exigencias respecto al tamaño mínimo.

En este mismo estudio, los autores ante la ausencia de métodos tradicionales de regulación de precios, la relativa escasa importancia para el gasto del consumidor del coste de la ITV y la proximidad de las empresas a las autoridades competentes, conjeturan que existe un importante potencial de captura del regulador a la hora de explicar la evolución de las tarifas y la permanencia de regímenes concesionales.

- iii. Para garantizar el acceso al servicio en determinadas zonas a determinados grupos de vehículos de movilidad reducida existen mecanismos, como las unidades móviles, que ya se utilizan en los modelos actuales. El eventual coste de este tipo de prestación que garantiza el acceso universal podría, por ejemplo²³, repartirse o franquiciarse (con una subasta descendente del coste) entre los operadores presentes en el mercado, lo cual evitaría que el argumento o excusa de la necesaria la prestación universal fuera sufragada con una merma de la competencia allí donde fuera posible y, por tanto, a costa de todos los usuarios. Otras CCAA han optado por mantener estaciones públicas para determinado tipo de vehículos, por ejemplo los oficiales, o en determinadas zonas geográficas.
 - iv. De hecho, el análisis de modelos comparados demuestra que existen otras alternativas más favorecedoras de la extensión del servicio, que pasan fundamentalmente por acreditar a operadores en mercados conexos, como los de reparación, y que proporcionan una elevada capilaridad de acceso al servicio.
- (192) Por todo ello, cabe señalar que la imposición de una restricción consistente en exclusivas territoriales con carácter general o la comprobación administrativa previa acerca del nivel de competencia no resultan ni necesarios ni proporcionales y sus pretendidos objetivos podrían alcanzarse mediante otros medios menos restrictivos y más eficientes económicamente.

²³ Se trata de una posibilidad que no limitaría la posibilidad de contemplar otras opciones. No es el objetivo de este informe determinar cuál es la manera más eficiente de garantizar el servicio universal, puesto que la elección dependerá notablemente de cuáles sean las condiciones existentes en cada región. Lo que sí aspira a proporcionar este informe es un marco de análisis en términos de proporcionalidad que debería guiar la elección de las alternativas a disposición de las autoridades competentes.

Efectos perversos de una limitación territorial: La Comunidad de Castilla la Mancha puso en marcha un sistema de autorizaciones tras el vencimiento de las concesiones vigentes en 2003 que permitió el incremento del número de operadores. Posteriormente y tras comprobar que la nueva entrada de operadores se concentraba en las áreas más pobladas y próximas a la Comunidad de Madrid, de forma intervencionista se impuso en 2010 un Plan Territorial que condicionaba las nuevas autorizaciones a que la localización estuviera contemplada en dicho plan. Pues bien, asumiendo que el objetivo perseguido por la autoridad competente fuese garantizar la prestación del servicio de ITV en todo el territorio, deberían haberse articulado otros procedimientos menos restrictivos de la competencia y, en su caso, alineados con dicho objetivo. De hecho, dada la fuerte respuesta de nuevos operadores en territorio madrileño al facilitarse la entrada en el mercado de dicha CCAA a partir del año 2011, se ha podido comprobar empíricamente cómo el mercado de la comunidad vecina seguía infradotado con posterioridad a la adopción del Plan Territorial castellano-manchego. Por tanto, nuevas entradas en las áreas restringidas de la comunidad de Castilla la Mancha podrían haber seguido teniendo sentido económico. En definitiva, dicho Plan autonómico ha originado que las nuevas entradas se realicen exclusivamente en Madrid y no se detecte un incremento del número de operadores en Castilla la Mancha desde la promulgación del Plan. La CNMC no detecta ningún beneficio social ni para los usuarios en restringir o condicionar la entrada a las excepciones geográficas incluidas en el Plan Territorial de Castilla la Mancha. La inclusión por la autoridad competente de esta barrera al acceso sólo habría beneficiado, en su caso, a las empresas incumbentes.

4.1.3 Requisitos de incompatibilidad y separación de actividades

- (193) Tal y como señala la Directiva ITV en el considerando 32 los centros de inspección deben garantizar la objetividad y la alta calidad de la inspección técnica de vehículos.
- (194) Tanto la normativa nacional²⁴ como, subsiguientemente, los marcos reguladores autonómicos establecen una serie de incompatibilidades para los socios, directivos o el personal de la empresa que preste servicios de ITV. Éstos no podrán tener participación directa o indirecta en una serie de actividades, como actividades de transporte por carretera, el comercio de vehículos o aseguradoras del ramo de automóvil. Adicionalmente, aun cuando la normativa nacional²⁵ no

24 En el momento de redactar este informe, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha presentado una propuesta para eliminar el régimen de incompatibilidades accionariales. La CNMC ha tenido ocasión de pronunciarse favorablemente sobre dicha medida (IPN/DP/0005/14).

25 No ha así la normativa autonómica que sí viene incluyendo este tipo de incompatibilidad accionarial, como recoge la Tabla 1.

impone una incompatibilidad accionarial con la actividad de reparación o mantenimiento de vehículos, sí que existe una separación de actividades mediante la prohibición (letra a del artículo del RD 224/2008) de realizar en los locales de la estación de ITV dichas actividades de reparación o mantenimiento.

- (195) La justificación a este tipo de restricciones a la libre actividad económica y, por tanto, a la competencia tendría pretendidamente su razón de ser **en garantizar la necesaria imparcialidad y neutralidad de la actividad de inspección**. Aun admitiendo que cupiera una duda sobre la imparcialidad de la actividad de reparación, de transporte por carretera, o de compraventa de vehículos, al menos si éstos son usados, en opinión de la CNMC no se encuentra dicha justificación respecto a la actividad de seguros. En este caso, parece que los objetivos e intereses de las aseguradoras pasan porque los vehículos asegurados estén en óptimas condiciones de circulación. De hecho, una evolución positiva que mayores cotas de liberalización está impulsando es la prestación que algunas aseguradoras de automóviles incluyen en sus pólizas de pasar al cliente el servicio de ITV y cobrando a éste simplemente la tarifa de la estación.
- (196) Ahora bien, resulta necesario completar el análisis de necesidad con un examen de la proporcionalidad para determinar en qué medida las restricciones elegidas están motivadas y generan las menores distorsiones posibles, es decir, si no cabría eliminar restricciones o bien establecer otras medidas que, garantizando la finalidad perseguida, generasen menores distorsiones.
- (197) Para determinar cuál es la mínima restricción a la competencia, cabe señalar que la propia Directiva no determina cuál es el método proporcional. Debería ser cada autoridad competente la que, sobre la base de las condiciones particulares, realizase el correspondiente análisis de proporcionalidad. Así, el considerando 34 de la Directiva establece que *“Los inspectores, en el ejercicio de sus tareas, deben actuar de forma independiente y su valoración no debe verse afectada por conflictos de intereses, tampoco de carácter económico o personal. Por consiguiente, la retribución de los inspectores no debe guardar relación directa con los resultados de las inspecciones. Los Estados miembros deben poder imponer requisitos en materia de separación de actividades o permitir que un organismo privado efectúe simultáneamente inspecciones técnicas y reparaciones de vehículos, incluso en un mismo vehículo siempre que el órgano de supervisión haya determinado que se satisfacen las condiciones de mantenimiento de un alto nivel de objetividad”*.
- (198) A la luz de la Directiva, no se considera, por tanto, necesario establecer un régimen de incompatibilidades accionariales o separación de actividades, por lo que la propuesta planteada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo de levantar parte de las mismas responde perfectamente a este examen de proporcionalidad y se valora por la

CNMC positivamente. Existen otros mecanismos menos distorsionadores que pueden garantizar la separación de actividades y, por tanto, la independencia. **Estos mecanismos pueden estar implícitos al formar la ITV parte del sistema de aseguramiento de la calidad y seguridad, a través del proceso de acreditación²⁶ y supervisión y sanción de la actividad por la autoridad competente.** Otros requisitos adicionales se encuentran en la propia normativa de ITV. Así, por ejemplo el propio RD 224/2008 además de establecer que las ITV deberán ser imparciales en cuanto a las condiciones en las que se realiza la inspección (artículo 3.d), prohíbe que la remuneración de los inspectores pueda tener relación con el número de vehículos inspeccionados o los resultados de las mismas (Anexo I, B.3)

- (199) Al margen de los beneficios para los consumidores que proporciona el aumento de la oferta gracias a la liberalización ya puestos de manifiesto, no existe evidencia en España o en otros miembros de la UE de los posibles riesgos que se derivarían de una reducción del régimen de incompatibilidades y si dichos riesgos superarían los beneficios. Sin embargo, sí que cabe apuntar a la existencia en otros países de nuestro entorno, como Alemania o el Reino Unido, de modelos de separación de actividades menos restrictivos y que, tal y como permite el marco comunitario, no impiden realizar incluso actividades de reparación y mantenimiento en el mismo vehículo y en las mismas instalaciones en las que se realiza la ITV. La imparcialidad en dichos modelos se garantiza fundamentalmente porque la inspección es realizada por un inspector independiente debidamente acreditado que se desplaza a las instalaciones para realizar la inspección. Evidentemente, dichas instalaciones deben cumplir una serie de requisitos técnicos y operativos mínimos que garanticen que la inspección puede materialmente realizarse en las condiciones de calidad imprescindibles.
- (200) En consecuencia, puede afirmarse que el régimen de incompatibilidad accionarial y de separación de actividades recogido en la normativa nacional, que se traslada y endurece en la normativa autonómica es desproporcionado y podría ser modulado, reduciendo y adaptando determinados requisitos que impiden la obtención eficiente de los objetivos de interés general consistentes en garantizar la seguridad vial y la reducción de la contaminación originada por los vehículos, así como la consecución de beneficios para los usuarios, particulares y empresas.

4.1.4 Requisitos de acceso al mercado: exigencia de título habilitante

- (201) El régimen de acceso al mercado viene determinado por el procedimiento administrativo a través del cual los operadores se

²⁶ Tal y como señala la propia Asociación Española para la Calidad (www.aec.es) uno de los objetivos de la norma UNE/ISO 17020 la implantación de un sistema de gestión de calidad por parte de la entidad de inspección que asegure su imparcialidad en el desarrollo de sus actividades.

cualifican para poder comenzar a operar en el mercado. Evidentemente, cada régimen de acceso al mercado lleva parejos una serie de restricciones o limitaciones (limitación del número de operadores), cuya naturaleza y proporcionalidad ya han sido analizadas en los apartados anteriores. En este apartado se analiza exclusivamente el aspecto procedimental, que tiene menos relevancia desde el punto de vista de efecto sobre la competencia en el mercado. El capítulo de análisis jurídico realiza una exhaustiva descripción de cuál es el régimen existente en cada comunidad autónoma. En primer lugar, destacan aquellos casos en los que la actividad es prestada en monopolio, directamente por una única empresa, por lo general de titularidad pública. En segundo lugar, desde la perspectiva de la naturaleza jurídico-económica de los requisitos de acceso al mercado, cabría identificar tres tipos de situaciones en los que la iniciativa privada participa en la prestación de este servicio, que se corresponderían a tres tipos o grado de restricciones a la participación en el mercado:

- **Régimen de concesión administrativa**, por el cual el acceso se produce por designación directa de la Administración, precedida, en su caso, de un concurso competitivo que establece el número limitado de operadores que accederán al mercado durante un tiempo determinado y en el que se valoran los méritos de los distintos operadores.
- **Régimen de autorización “limitativa”** a través del cual, el acceso se produce mediante la obtención de una autorización que se concede siempre que el operador cumpla una serie de requisitos objetivos. No obstante, existen condicionantes adicionales que implican el necesario cumplimiento de requisitos mediante los cuales la administración competente determina en qué condiciones se puede producir el acceso. Estos condicionantes suelen estar relacionados con la percepción de la administración del nivel de competencia u oferta existente previamente en el mercado. De esta manera, puede que sea necesaria además otra autorización para la apertura, o que sea necesario que la localización seleccionada por el operador que opta a la autorización esté incluida en un "plan territorial". Es el caso de la Comunidad de Castilla la Mancha, La Rioja, o Cataluña.
- **Régimen de autorización** por el que los operadores pueden acceder al mercado mediante la obtención de una autorización que solo implica la comprobación del cumplimiento de una serie de requisitos objetivos. Sin tener en cuenta la situación del mercado o de otros operadores. En este ámbito solo encontraríamos a la Comunidad de Madrid y Canarias.

(202) La justificación teórica **común** a los tres modelos existentes en la actualidad en España para sujetar el acceso al mercado de ITV a un régimen de obtención de título habilitante, bien concesión o autorización, **sería poder comprobar *ex-ante* que el operador cumple con una**

serie de requisitos, por lo general de tipo técnico. Es decir, que cuenta con los medios para poder realizar inspecciones de manera satisfactoria.

- (203) Desde una perspectiva exclusivamente legal, la normativa nacional establece que las dos opciones para la prestación del servicio por operadores privados son la concesión o la autorización. La Directiva ITV, si bien no especifica que el acceso a la actividad de ITV deba someterse a un régimen concreto de acceso al mercado, sí que podría reconocer que los Estados miembros establezcan un régimen de control del acceso. En concreto, señala (considerando 15) que *“la inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros o los organismos públicos o privados encargados de realizar esa tarea bajo su supervisión”*.
- (204) En cualquier caso, la preocupación que subyacería en la Directiva es que los operadores que realicen la actividad cumplan con una serie de requisitos de calidad y estén sometidos a la supervisión de las autoridades competentes, que garantice que esa calidad es inicialmente suficiente y que se mantenga a lo largo del tiempo. Así, el considerando 32 establece *“los centros de inspección deben garantizar la objetividad y la alta calidad de la inspección técnica de vehículos. En consecuencia, para cumplir los requisitos mínimos en términos de gestión de calidad, los centros de inspección deben cumplir los requisitos establecidos por el Estado miembro que los autorice”*. Para añadir a continuación, considerando 36, que *“para mantener a lo largo del tiempo una elevada calidad en las inspecciones, los Estados miembros deben crear un sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones”*.
- (205) De este modo se llegaría a la conclusión que la obligación de que los operadores cumplan con una serie de requisitos en el ejercicio de su actividad y estén sujetos a un sistema de supervisión continua es necesaria y proporcional. Asumiendo que, precisamente, esa es la labor del proceso de acreditación, cabe preguntarse si someter el acceso al mercado a **la previa comprobación** por parte de la administración competente del cumplimiento de los requisitos, adicional a la acreditación, resulta proporcional o si existen otros métodos menos restrictivos compatibles con los objetivos públicos perseguidos. Para ello, resulta relevante tener en cuenta que:
- i. Según el Real Decreto 224/2008, especialmente tras la modificación propuesta por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, los operadores de ITV **deberán contar con la preceptiva acreditación por parte de ENAC** como partes integrantes del sistema de aseguramiento de la calidad y seguridad industriales. Es decir, como se ha venido argumentando, deben pasar por un proceso por el cual se

comprueba el cumplimiento por parte de los operadores de requisitos técnicos relacionados con la calidad y la capacitación.

- ii. Existen determinadas actividades en el ámbito de la inspección de la seguridad industrial que están sujetas a un esquema de declaración responsable²⁷, por el cual los operadores pueden acceder al mercado mediante una declaración en la que manifiestan cumplir con los requisitos exigidos por la norma, en este caso, sería la correspondiente acreditación, y quedan sometidos al régimen de supervisión y sanción.

(206) Por tanto, desde la perspectiva de la regulación económica eficiente, cabe afirmar que **el régimen de autorización administrativa previa y adicional a los requisitos de acreditación no es estrictamente necesario para el cumplimiento de sus fines, ya que se podría lograr con un sistema menos restrictivo, en concreto, a través de una declaración responsable**. Evidentemente, la declaración responsable se debe complementar con la necesaria acreditación como ocurre con buena parte del sistema de aseguramiento de la calidad y la seguridad y no implica, en absoluto, la ausencia de control, supervisión y, en su caso, sanción por parte de la autoridad competente.

(207) En consecuencia, los procesos administrativos de los sistemas de acceso a través de la concesión o autorización no parecen técnicamente imprescindibles y, por tanto, no serían tampoco económicamente eficientes para comprobar los requisitos de carácter técnico que permite a la ITV formar parte del sistema de aseguramiento de la seguridad industrial.

4.2 Requisitos de ejercicio de la actividad

4.2.1 Requisitos sobre la configuración de la plantilla

(208) El Anexo I del Real Decreto 224/2008 exige disponer en plantilla propia de todo el personal necesario para realizar el servicio en condiciones idóneas de calidad y que cada estación de ITV cuente con un director

²⁷ La Sentencia de 29 de junio de 2011 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo declara la inaplicabilidad de la necesidad de autorización administrativa de los organismos de control prevista la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, salvo cuando la exigencia de la autorización resulte obligada en los términos recogidos en la misma Ley. Este criterio se cumple para los campos de transporte de mercancías peligrosas, transporte de mercancías perecederas y vehículos y contenedores, pues los mismos derivan de tratados internacionales. Para el resto de los campos de actuación de los organismos de control éstos pueden acceder al mercado con una declaración responsable. En opinión de la CNMC el Tribunal Supremo viene a ir más lejos en la adaptación de la Ley de Industria a la Directiva de Servicios, puesto que, según el Alto Tribunal, la redacción del artículo 16 que deja la Ley Ómnibus y que preveía la autorización obligatoria para todos los organismos de control no sería compatible con los principios de la Directiva. Así, dicho régimen general de autorización no estaría sustentado en razón de imperioso interés general.

técnico con titulación de ingeniero técnico en plantilla, que tenga experiencia en el funcionamiento de las estaciones de ITV.

- (209) En algunas CCAA se determina la composición exacta de las plantillas, exigiendo que por cada línea existan determinados recursos de personal, más allá de las exigencias que se derivarían del propio proceso de acreditación.

A continuación se exponen algunos ejemplos, sin exhaustividad, de exigencias mínimas de personal por estación de ITV que establecen las normas autonómicas.

Cantabria:

Cada estación deberá tener un director técnico con titulación de ingeniería superior o técnica, en especialidades que garanticen conocimientos relacionados con la mecánica del automóvil.

Además, existirá como mínimo un jefe de equipo por estación, dos jefes de equipo para estaciones de cuatro a seis líneas. Con una categoría equivalente a técnico (FP2). Tanto el jefe de equipo como el personal de inspección deberán tener una experiencia mínima de tres meses en materia de inspección técnica de vehículos, la cual deberá acreditarse documentalmente.

El personal mínimo de inspección en cada estación por turno de trabajo y línea de inspección en funcionamiento será de dos personas:

- a) Un mecánico asimilado a oficial de primera.
- b) Un mecánico asimilado a especialista.

Castilla la Mancha:

Personal mínimo en plantilla, por turno de trabajo:

- Un ingeniero industrial o ingeniero técnico industrial, responsable/director técnico de la estación de ITV, con 3 años de experiencia como responsable técnico de estación de ITV o 5 años de experiencia como jefe de equipo de inspección en ITV.
- Un jefe de equipo de inspección, que estarán en posesión del título de ingeniero técnico industrial.
- Tres mecánicos inspectores por línea de inspección, con FP2 o con una experiencia profesional de al menos 5 años en estaciones de ITV.
- Un auxiliar mecánico por cada dos líneas de inspección, dos en caso de tres líneas, que poseerán el título de Formación Profesional de primer grado, oficial 1a industrial o Formación Profesional de grado medio en las especialidades de mecánica electromecánica o automoción, o que tenga una experiencia profesional de al menos cinco años en estaciones de ITV.
- Dos administrativos por estación de ITV.
- Un auxiliar administrativo por cada dos líneas de inspección, dos en caso de tres líneas.

Extremadura:

Cada estación de ITV contará, como mínimo, con el siguiente personal:

- Un director técnico de la misma, con titulación de ingeniería superior o técnica, con una experiencia mínima de dos años en el campo de la inspección técnica de vehículos o haber superado un curso de formación teórico práctico, con un mínimo de 350 horas.

- Un mecánico supervisor por cada tres líneas de inspección o fracción inferior, con una titulación de Maestro Industrial, FP II o Ciclo Formativo de Grado Superior y acreditada experiencia de, al menos, un año en inspección técnica de vehículos

- Dos mecánicos inspectores por línea de inspección, con titulación mínima de FP I o Ciclo Formativo de Grado Medio (ambas en la rama de automoción

El personal administrativo necesario para realizar las funciones propias de gestión y atención al público.

No obstante, la Dirección General competente podrá autorizar que la ejecución de las inspecciones, en una determinada estación, se efectúe, excepcionalmente, con una dotación de personal inferior al mínimo establecido, por turno de trabajo y línea de inspección.

(210) El análisis en cuanto a la necesidad y proporcionalidad de contar con determinado personal en plantilla de la estación o que dicho personal cuente con un titulación académica específica parece obviar que **el propio proceso de acreditación y la posterior supervisión debería servir para asegurar que el operador o estación de ITV cuenta con los elementos materiales y humanos imprescindibles para realizar las inspecciones en condiciones de calidad.**

(211) Si la justificación residiese en la necesidad de garantizar que determinadas inspecciones más complejas contasen con la participación de personal técnico y experimentalmente cualificado, no resultaría proporcional exigir que dicho personal estuviese en plantilla de manera permanente, ya que sería suficiente con que las estaciones pudiesen recurrir, si así lo considerasen más conveniente, a la contratación puntual de técnicos en los casos necesarios. Asimismo, constituiría otra barrera al acceso también desproporcionada, la obligación de que el director técnico de la estación posea una determinada titulación académica. Incluso en la hipótesis de considerarse esta restricción necesaria, al margen del proceso y los requisitos impuestos por el sistema de acreditación, podría resolverse exigiendo una cualificación suficiente y no limitándola a un título académico específico.

4.2.2 Otras restricciones al ejercicio

(212) En determinados casos, las CCAA vienen estableciendo ciertas restricciones al funcionamiento de las ITV, especialmente en materia de límites a las tarifas y a los horarios. En ocasiones estas limitaciones vienen impuestas por los mismos pliegos concesionales que entran a regular aspectos muy concretos. Las limitaciones a los precios o tarifas encontrarían su justificación teórica en limitar la capacidad de ejercer un poder de mercado que confiere la obtención de un territorio o mercado

en exclusiva. Sin embargo, cabe realizar dos consideraciones. La primera es que en todo caso la limitación debería ser a través de precios o tarifas máximas. Es decir, permitir siempre que los operadores puedan realizar rebajas en las tarifas. Y la segunda consideración se refiere a que dichos topes de precios deberían ser revisados, pero no de forma automática o indiciadamente solo al alza, sino que, como se ha visto, usarlas para incentivar a los operadores a conseguir ganancias de eficiencia y trasladar éstas a los consumidores. En cualquier caso, la CNMC entiende que el mejor escenario sería aquel en el que es el mercado el que determina el precio eficiente, sin intervenciones de la autoridad competente.

- (213) Las restricciones respecto a los horarios parecen responder a diversas justificaciones, por lo general garantizar un servicio mínimo al usuario. Cabe no obstante subrayar cómo nacional e internacionalmente ha sido precisamente la ausencia de limitaciones y los efectos beneficiosos de la competencia los que permiten mejorar notablemente la prestación al usuario de este servicio obligatorio. De forma previa a la apertura relativa del mercado en alguna CCAA, la experiencia de someterse al servicio de ITV estaba asociada popularmente a innecesarias y largas esperas en horarios poco convenientes. Sin embargo, la entrada de nuevos operadores y los incentivos por atraer nuevos clientes, como se detalla en el apartado de Beneficios para el Consumidor de la Mayor Competencia, ha permitido la ampliación de los horarios de forma más conveniente para los usuarios y la generalización de servicios como la cita previa o la cita a través de Internet, incluso en CCAA en las que no existe competencia, haciendo la experiencia menos gravosa para el usuario.

4.3 El efecto circular y acumulativo de las restricciones

- (214) Aun cuando se haya realizado un análisis una por una de las restricciones, el efecto que éstas proyectan a la hora de levantar barreras innecesarias y desproporcionadas a las dinámicas positivas del mercado es conjunto y acumulativo.
- (215) Similarmente, los supuestos problemas a los que teóricamente responden las restricciones encuentran una justificación que puede verse, en ocasiones, retroalimentada. Por ejemplo, la autoimpuesta necesidad de que todas las estaciones de ITV deban ofrecer el mismo servicio a todo tipo de vehículos con independencia de su ubicación o de que todos los vehículos accedan a todas las estaciones, podría ser la justificación para imponer la obligación de que todas las estaciones cuenten con un mínimo de dos líneas. Esta obligación, al aumentar la inversión mínima exigida, aumenta el temor de que el servicio no sea rentable en determinadas zonas, lo que acaba justificando la necesidad de establecer una exclusividad territorial. A su vez, la necesidad de establecer limitaciones territoriales fuerza el diseño de mecanismos, competitivos, o no, para implantar un acceso limitado al mercado y conlleva la exigencia de un título habilitante a través de un proceso de

concesión administrativa. Adicionalmente, las inversiones iniciales elevadas, el carácter de servicio público y la proximidad de los operadores económicos a la administración facilitan argumentos para licitar períodos iniciales de las concesiones desproporcionadamente extensos, conseguir prórrogas de las mismas, presionar para obtener modificaciones de las tarifas favorables a los incumbentes o ralentizar la liberalización que se muestra exitosa en otros países de la UE e incipiente en algunas CCAA.

- (216) Sin embargo, este efecto circular debe analizarse con perspectiva histórica. Probablemente, en los momentos iniciales en los años 80 del pasado siglo, cuando se planteó el modelo de regulación, el objetivo era extender un servicio público para el que la Administración percibía que no contaba con los recursos financieros necesarios. Además, la incertidumbre y falta de experiencias comparadas en otros países pudo aumentar el temor a que el mercado no fuera capaz de prestar este servicio público obligatorio a todos los usuarios de forma razonable. Adicionalmente, las dudas sobre la falta de independencia de los operadores, ligadas a la escasa madurez y desarrollo del sistema e infraestructura para el aseguramiento de la calidad y seguridad industrial, pudieron llevar a plantear un modelo en el que primaba la concepción exclusiva de servicio público y fuertes controles y limitaciones *a priori*.
- (217) Sin embargo y aunque la organización actual del sector haya permitido extender el mismo de manera razonable, debe reflexionarse que hoy en día, estas limitaciones, por innecesarias y desproporcionadas, no se encuentran en otros mecanismos de inspección y control pertenecientes también al sistema de aseguramiento de la seguridad industrial.
- (218) La normativa nacional, con buen criterio, ha venido eliminando algunos de los requisitos innecesarios o desproporcionadamente restrictivos, lo que ha sido aprovechado por alguna CCAA para generar dinámicas positivas para los consumidores y la actividad económica. La experiencia nacional y comparada con otros países de nuestro entorno demuestran que buena parte de dichos requisitos no son universalmente necesarios ni proporcionales con carácter general y, por tanto, no resultarían en muchos casos justificados, pudiendo proceder a su eliminación de forma eficiente para el interés general.

5. BENEFICIOS PARA EL CONSUMIDOR DE LA MAYOR COMPETENCIA

5.1 Beneficios contrastados del aumento de la competencia

- (219) El paso de un modo de gestión de concesión a otro de autorización ha aumentado las posibilidades de elección del consumidor gracias al aumento del número de estaciones, su aparición en nuevas localizaciones, sus horarios más convenientes, la ampliación de la oferta de servicios complementarios en la estación de ITV y la oferta de descuentos.
- (220) En general, el consumidor no se limita a decidir sobre qué servicios consume, sino que también cuándo consume, dónde consume y cómo paga. Cuando los operadores económicos compiten en este mercado por ofrecer el servicio de ITV (aún en este caso en el que se trata de un servicio obligatorio), cabe señalar los siguientes beneficios que empiezan a detectarse:
- i. **El aumento del número de estaciones** aumenta la posibilidad de elección del consumidor al tener mayor probabilidad de poder elegir entre más de una estación donde pasar la inspección obligatoria. Además, el hecho de que las nuevas estaciones de ITV se sitúan cerca de centros de ocio, como centros comerciales permite al usuario del servicio de ITVs complementar actividades de ocio, con la realización de la inspección.
 - ii. **Horarios de apertura al público:** Los horarios de apertura de las estaciones de ITV de Madrid son más amplios, con diferencia, que los de otras estaciones ubicadas en el resto de las CCAA. En la Comunidad de Madrid el horario de apertura es continuo de lunes a sábado, desde tempranas horas de la mañana, y de media jornada los domingos. Este horario no se repite salvo en alguna estación de Castilla la Mancha. De este modo el usuario se ve beneficiado y, aun debiendo respetar la obligatoriedad de pasar la ITV, aumenta su libertad de elección.
 - iii. **Reducción de tiempos de espera:** Una de las consecuencias más perjudiciales de la prestación del servicio de ITV bajo horarios limitados y con un reducido número de estaciones son los costes en tiempos de espera para el usuario. En primer lugar, el mayor número de estaciones es probable que reduzca el tiempo medio de espera para ser atendido. Adicionalmente, se está constatando que la liberalización de horarios en Madrid, una CCAA con un significativo porcentaje de los vehículos de España, ha inducido que buena parte de las estaciones de ITV, incluso en

comunidades con régimen de concesión, hayan implantado el servicio de cita previa²⁸.

- iv. **Otros servicios complementarios:** Algunas estaciones de ITV de Madrid y de Castilla la Mancha han ampliado la oferta de servicios a otros accesorios como el *servicio puerta a puerta* (la estación recoge el vehículo y lo entrega revisado y lavado en la puerta de la casa o del trabajo del cliente) o *servicio de lavado* (la estación entrega un vale descuento para lavar el vehículo en sus centros asociados). Ambos servicios incrementan el bienestar del consumidor: el primero evita que el consumidor se vea forzado a emplear parte de su tiempo en desplazarse a la estación, en hacer colas y en asistir a la propia inspección; y el segundo permite que el usuario obtenga un ahorro monetario en caso de que desee lavar el vehículo.
- v. **Descuentos:** Las estaciones de ITV de Madrid y de Castilla la Mancha ofrecen una gran variedad de descuentos, los cuales producen efectos procompetitivos. Cuando una estación ofrece descuentos, sus competidores pueden reaccionar de la misma forma, teniendo incentivos para incrementar su eficiencia y reduciendo así el coste de la inspección obligatoria para los consumidores. Las empresas propietarias de las estaciones de ITV al ofrecer descuentos atraen nuevos consumidores y amplían y/o conservan su base de clientes. Se han detectado descuentos de distintos tipos, documentados en el Anexo 3:
 - Plataformas de descuento *online* (p.ej. Groupon, Letsbonus). Las empresas de descuento online compiten por ofrecer los descuentos más atractivos en infinidad de categorías y facilitan el empleo de esta variable competitiva por las empresas de ITV. Se han detectado descuentos de aproximadamente el 30% del precio de la inspección sin IVA.
 - Talonarios de ofertas. Se trata de chequeras con descuentos que los consumidores reciben en sus buzones. Los cupones son canjeables por un menor coste a la hora de pagar el servicio. Se han detectado cupones que representan cupones de 10€, pudiendo existir cupones por valores diversos.
 - Promociones en la web del operador. Por ejemplo, sorteo de inspecciones gratuitas. La empresa sortea entre los usuarios que han pasado la inspección y pidieron cita para ello, la devolución del coste de la inspección en las

²⁸ Aun considerando el limitado alcance de la competencia entre ITV de diversas CCAA, este servicio de cita previa puede considerarse una innovación derivada del ligero aumento de la tensión competitiva.

estaciones de la empresa. En el mercado, se ha detectado que estos sorteos se realizan de forma periódica, por ejemplo una vez a la semana o al mes.

- Descuentos por tener el seguro del coche en una determinada compañía. En esos casos basta con presentar el recibo que muestre estar al corriente del pago del seguro del coche y a cambio se puede obtener un descuento del importe de la inspección. (Por ejemplo, se han detectado descuentos de aproximadamente el 15%)
- Convenios con gasolineras próximas a la estación de ITV. Las gasolineras distribuyen cupones descuento, por ejemplo, de 5€, a los clientes que hayan repostado carburante en sus estación de servicio, para hacer la inspección en las estaciones con las que previamente hayan suscrito un acuerdo.
- Otros. Atendiendo al escaso período transcurrido desde la liberalización parcial (de concesión a autorización) en la CCAA de Madrid, no es probable que se hayan desarrollado plenamente las posibles innovaciones en la prestación de este servicio. No obstante, además de las innovaciones indicadas, se han detectado por la CNMC: i) descuentos por tener el carnet joven de la Comunidad de Madrid y ii) acuerdos de colaboración entre asociaciones de empresas y empresas de ITV, tal que la empresa de ITV pone a disposición de los asociados unos precios más competitivos a todas las empresas afiliadas.

5.2 Beneficios de la competencia para la obtención de los objetivos sociales perseguidos por la ITV.

- (221) Teniendo presente la constatación empírica en el mercado nacional de los efectos positivos de un modelo más abierto y competitivo y con la referencia del funcionamiento en países de nuestro entorno de modelos más abiertos y participativos, cabe argumentar que, precisamente, dicha apertura y competencia resultaría más favorable para la consecución de los fines perseguidos. Admitiendo que el fin último de la ITV es lograr que los vehículos alcancen un nivel óptimo de mantenimiento.
- (222) Un modelo sujeto a importantes requerimientos operativos y basado en la prestación directa de la Administración o a través de concesiones con largos periodos de exclusividad limita la oferta y restringe la innovación. La reducción de los requisitos, en términos de exigencias físicas o en términos de incompatibilidades, está demostrado que aumenta la oferta, acercándola y adaptándola a las necesidades del consumidor. Es probable, además, que dicha mayor facilidad pudiera contribuir a reducir la tasa de absentismo, teniendo presente que el principal motivo que mueve al consumidor es la cercanía y que la competencia también promueve innovaciones que facilitan la realización del servicio.

(223) Evidentemente, la labor de la administración competente en este escenario debe evolucionar desde una acción centrada en la prestación directa o el control de la actividad de los concesionarios, hacia una actividad centrada en la gestión de la ITV como el resto de la infraestructura de seguridad industrial, asegurándose de que los mecanismos de supervisión y, en su caso, sanción funcionan adecuadamente. Por otro lado, la administración competente en todos los niveles debería promover coordinadamente que los procedimientos de funcionamiento, supuestamente comunes para todas las CCAA y, dentro de ellas, para todas las estaciones, arrojen resultados coherentes, interviniendo cuando esto no sea así.

5.3 Riesgos de no plantear una evolución del modelo ambiciosa

(224) El escenario en el cual el modelo no se somete a una revisión acerca de la necesidad y proporcionalidad de todas sus restricciones en su conjunto, conlleva diversos riesgos:

- i. El más evidente es que seguirá privilegiando a las estaciones de ITV ya instaladas en el mercado reduciendo el número de potenciales entrantes. Es cierto que los beneficios y dinámicas positivas de aquellas CCAA con modelos más abiertos pueda incentivar a otras CCAA a dar el paso. Sin embargo, algunos de los pasos dados recientemente demuestran que las administraciones competentes en algunas CCAA no efectúan un análisis acerca de los beneficios para el consumidor y seguirán siendo más cautivas del juego de rentas con los concesionarios.

Perpetuación de los sistemas concesionales

Uno de los riesgos para la evolución del modelo hacia esquemas más liberalizadores es la perpetuación del sistema concesional si las autoridades competentes siguen renovando, ampliando o realizando nuevas concesiones. Es el caso del reciente concurso adjudicado en diciembre de 2013 por la Junta de Extremadura para la concesión de dos lotes por un periodo de entre 25 y 50 años que conlleva cada lote la construcción de cuatro nuevas estaciones y asumir la gestión de una estación previamente en funcionamiento. Debe señalarse de forma positiva desde el punto de vista de la regulación económica eficiente y en línea con las recomendaciones de la extinta CNC en materia de contratación, que el sistema de valoración de los méritos de los candidatos ha primado fundamentalmente la oferta económica en términos de cánones a pagar a la Administración tanto por instalación como por vehículo inspeccionado. Según cálculos de la CNMC, el concurso permitirá recaudar en términos de cánones unos 2,5 millones de € al año.

De este modo, y aunque primar la oferta económica resulte adecuado bajo una óptica de regulación competitiva, debe tenerse en cuenta que en este caso se trata de largos periodos de concesión y no se está asignando un recurso natural escaso, más allá de las exclusivas

territoriales. No existen, a priori, elementos del activo de las estaciones de ITV con carácter específico a los operadores que justificasen largos periodos de la concesión. En definitiva, el cierre del mercado a largo plazo hará más complicado que se puedan lograr dinámicas positivas para los consumidores.

- ii. Un modelo con una mayoría de CCAA bajo el modelo concesional, con un reducido número de operadores, que mantienen frecuentes contactos en una única asociación, es más proclive al alineamiento de precios y otras condiciones del mercado. Si bien es cierto que en muchos casos, dichas condiciones, incluidos los precios, vienen impuestas por la regulación, en algunos casos, el alineamiento se observa también en modelos con tarifas máximas. Además, dichos modelos serán más proclives a destinar recursos a la negociación de las rentas con la Administración que a promover innovaciones al consumidor.

El difícil y costoso control de precios de los concesionarios

Como se ha descrito en el apartado de estudio de la Oferta, las tarifas han venido subiendo con carácter general a lo largo de los años, con independencia de la también favorable evolución de la demanda o sin haber tenido en cuenta aspectos como la rentabilidad de los concesionarios. En este sentido, cabe destacar cómo la autoridad competente de la Comunidad Valenciana se ha enfrentado a la oposición y la impugnación judicial por parte de los concesionarios de sus decisiones desde 2010 de mantener e incluso reducir las tarifas que éstos cobran basándose en la existencia de un desequilibrio económico a favor de las concesionarias.

6. CONCLUSIONES

- (1) El objetivo de la inspección de ITV es garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad vial y el medio ambiente.
- (2) La prestación del servicio de ITV es una actividad económica que se encuadra dentro del sistema de verificación y aseguramiento de la calidad y seguridad industrial. Como casi todas las actividades en materia de seguridad industrial, se trata de una responsabilidad pública cuya labor de inspección podría ser asumida directamente por la Administración, pero que son normalmente desarrolladas por operadores privados, que deben ser acreditados por un organismo independiente, y que deben ser sometidos a un régimen de supervisión y sanción en su actuación por parte de la autoridad competente.
- (3) El marco regulador nacional partió de un sistema de prestación directa a través, mayoritariamente, de concesiones administrativas pero ha ido evolucionando permitiendo mayores grados de libertad a cada comunidad autónoma, responsable en última instancia de la regulación en su territorio. El sistema de ITV en su conjunto a lo largo de su historia ha contribuido notablemente a la mejora en la seguridad vial en nuestro país²⁹.
- (4) De esta forma se cuenta en la actualidad con un panorama muy heterogéneo en el que conviven esquemas de prestación directa por parte de la propia administración, pasando por el sistema mayoritario en casi todas las comunidades de concesiones administrativas por largos periodos de tiempo, y terminando por modelos de autorización parcialmente liberalizados, con entrada y precios libres.
- (5) La presencia mayoritaria de esquemas de concesión restringe notablemente la dinámica competitiva que podría producirse dentro de cada comunidad autónoma entre las estaciones, ya que las condiciones de servicio están considerablemente homogeneizadas y las áreas de influencia compartimentadas. Sin embargo, la experiencia de la liberalización en determinadas comunidades permite comprobar que sí se puede producir y, de hecho, se produce una intensa dinámica competitiva dentro de cada mercado. Los operadores, compiten en diversas variables, como localización, horario, servicios adicionales y precio, lo cual es consistente con los motivos que los consumidores han manifestado como relevantes a la hora de elegir la estación de ITV.
- (6) La heterogeneidad de regímenes y el hecho de que los usuarios puedan elegir en qué estación del territorio nacional realizan el servicio de ITV

²⁹ Ver por ejemplo el informe “Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la Seguridad Vial 2012”, realizado por el Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles Duque de Santo Mauro (ISVA) de la Universidad Carlos III de Madrid, bajo el patrocinio de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA)

con independencia del lugar de residencia ha generado otro tipo de dinámica competitiva que se produce entre comunidades, generalmente vecinas. Esta dinámica, aunque de menor intensidad sí que puede tener también efectos beneficiosos si los consumidores, con sus elecciones, señalan a las autoridades competentes qué modelos son más apropiados u ofrecen mejores prestaciones.

- (7) La competencia permite, por tanto, que los usuarios accedan a importantes beneficios. De este modo, se da cumplimiento al principio también recogido en la Directiva (considerando 21) de que *“la inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo, debe ser relativamente simple, rápida y barata, a la par que efectiva”*. No obstante, resulta necesario tener en cuenta dos aspectos relacionados:
- i. La experiencia parece apuntar a que la apertura del mercado podría generar una dinámica de competencia por nuevos usuarios en detrimento de la calidad o rigor de la inspección. Por ello, resulta necesario que la liberalización se vea acompañada de una adaptación o refuerzo de los mecanismos de supervisión, ya que la labor de la autoridad competente no se enfrenta a los mismos condicionantes que en un mercado cerrado a la competencia.
 - ii. La autoridad competente puede que tenga que analizar en qué medida la apertura del mercado puede condicionar la prestación de determinados tipos de inspecciones, del servicio en áreas concretas o a grupos de usuarios específicos. Para ello, puede recurrir a mecanismos compatibles con un escenario de liberalización y que conlleven la menor distorsión posible, pero siempre bajo el principio de proporcionalidad.
- (8) Tanto la normativa nacional, como la autonómica imponen una serie de requisitos que suponen restricciones a la competencia. Dichos requisitos son adicionales a los que cabría imponer a la actividad de inspección técnica de vehículos en su condición de actividad asimilable al sistema de aseguramiento de la calidad y seguridad industrial. El conjunto de requisitos impide que se intensifiquen las dinámicas competitivas y, por tanto, que los usuarios se beneficien de las mismas.

La propia experiencia nacional, así como el análisis comparado con los principales países de nuestro entorno, permiten comprobar que las justificaciones teóricas sobre las que se asientan las restricciones impuestas no son necesarias ni proporcionales. En concreto:

- i. No resulta estrictamente necesario imponer a todas las estaciones de ITV una dimensión mínima con dos líneas o una universal para garantizar que los vehículos pesados pueden pasar la inspección en condiciones razonables. Tampoco resulta estrictamente necesario ni proporcional exigir una determinada configuración de la plantilla ni titulación académica concreta para la dirección técnica de la estación.

- ii. No resulta necesario el establecimiento de limitaciones en cuanto al número de operadores o de exclusividades territoriales para asegurar la rentabilidad de los operadores y que éstos puedan prestar un servicio universal. Al contrario, la restricción del número de operadores impide que buena parte de usuarios accedan a los beneficios de la competencia.
- iii. Mantener la objetividad y la alta calidad de las inspecciones es un objetivo irrenunciable, pero no resultaría proporcionado para garantizar las mismas, el establecimiento de incompatibilidades accionariales y determinadas obligaciones en términos de separación de actividades, siempre que se garanticen la independencia e imparcialidad por medios menos restrictivos, como lo atestiguan otros modelos de prestación del servicio presentes en países de nuestro entorno.
- iv. No resulta estrictamente necesario someter la actividad de ITV a un régimen de acceso al mercado a través de la necesaria obtención de título habilitante, bien concesión bien autorización, para la mera comprobación de los requisitos técnicos de los operadores.

El análisis del mercado en países de nuestro entorno, como Alemania, Reino Unido, Francia o Italia, demuestran que la tendencia es la evolución hacia modelos en los que se facilita enormemente la entrada al mercado, permitiendo un mayor acercamiento de la oferta al consumidor y en los que la calidad queda garantizada por el hecho de que son, por lo general, inspectores independientes acreditados, los que se desplazan hasta los miles de centros acreditados para realizar la inspección.

7. RECOMENDACIONES A LAS ADMINISTRACIONES COMPETENTES, NACIONAL Y AUTONÓMICA

El análisis efectuado de la evolución de la normativa, así como la experiencia acumulada y comparada permite realizar una evaluación en su conjunto de la proporcionalidad de las restricciones existentes en la normativa de ITV, así como realizar las siguientes **recomendaciones**:

PRIMERA: las autoridades competentes deben efectuar un análisis de las condiciones particulares existentes en cada uno de sus mercados y establecer aquellos requisitos que sean necesarios y proporcionales con la finalidad perseguida.

SEGUNDA: la **normativa nacional** debe seguir proporcionando un marco lo suficientemente flexible y abierto para que las autoridades competentes autonómicas establezcan el régimen que mejor se adapta a sus condiciones particulares. Para ello, deberían seguir eliminando aquellas restricciones que no sean proporcionadas. El paso dado para eliminar las incompatibilidades accionariales y generalizar la necesidad de acreditación

previa va en la dirección apropiada. Se propone que se siga analizando la proporcionalidad de otras restricciones con el objeto de permitir evolucionar el marco de referencia hacia modelos de prestación del servicio más flexibles, como los que existen en países de nuestro entorno. En concreto, el análisis debería contemplar lo siguiente:

- i. Primero, el examen de las restricciones referidas a las obligaciones de dimensión mínima para que sea el mercado el que determine el tamaño eficiente y apropiado a las necesidades de cada entorno;
- ii. Segundo, las referidas a la separación de actividades, garantizando la independencia e imparcialidad de la inspección.
- iii. Asimismo, se recomienda analizar la viabilidad de permitir que las CCAA puedan optar por sistemas de acceso más flexibles, explorando la utilización de la declaración responsable, en línea con los imperantes para buena parte de los organismos de control de la seguridad industrial, adecuando en su caso el régimen de infracciones y sanciones.

TERCERA: Como se comprueba del análisis efectuado, el régimen de concesión administrativa, limitativo del número de operadores y de su capacidad de competencia, no es proporcionado ni necesario, y estaría impidiendo a los usuarios acceder a importantes beneficios. Por ello, las **autoridades competentes autonómicas** deberían realizar un examen de los requisitos incluidos en su marco regulador para contribuir al objetivo de que los usuarios pueden acceder al servicio de manera rápida, barata y sencillamente. En términos generales, se realizan las siguientes recomendaciones concretas:

- i. Pasar a un régimen de autorización no limitativo del número de operadores o, en su caso, declaración responsable, a la vista de que éste proporciona importantes beneficios a los consumidores, pero que requiere de la adaptación de los esquemas de supervisión y control.
- ii. Asumiendo que el paso a un régimen de tales características desde un régimen de concesión puede no ser sencillo desde una perspectiva legal por las obligaciones adquiridas,, se recomienda que durante la vigencia de los regímenes de concesión:
 - a. No seguir prorrogando los plazos de las concesiones ni realizar nuevas concesiones. La duración de las concesiones no debería diseñarse con el objeto de obtener una mayor rentabilidad de a través de los cánones.
 - b. Analizar la viabilidad de aumentar el número de operadores, reducir los plazos concesionales o de reducir las tarifas a los usuarios, ya que la experiencia ha demostrado que en algunos casos, los esquemas de

concesión estaban generando rentas significativas a los operadores instalados.

- c. En este sentido, resulta recomendable analizar la adecuación de la duración de las concesiones, puesto que esta debería proporcionar suficientes incentivos a la eficiencia y fomentar una competencia regular por el mercado.
- iii. Reducir la intervención sobre los parámetros del ejercicio de la actividad (tarifas, horarios, plantilla,...) cuando no sea estrictamente necesario y a través de mecanismos proporcionales.
- iv. Analizar la conveniencia de explotar el margen de flexibilidad que ofrece el marco normativo nacional para eliminar requisitos desproporcionados y lograr un modelo más eficiente en beneficio de consumidores y usuarios, relajando aquellos requisitos que no sean estrictamente necesarios y permitiendo que el modelo en su conjunto continúe evolucionando y favoreciendo esquemas de prestación del servicio más eficientes y menos fragmentados.

CUARTA: Todas las administraciones competentes debería cooperar para aplicar modelos más eficientes y para lograr un resultado de las inspecciones más coherente a lo largo del territorio nacional. En este sentido, debe tenerse en cuenta que dicha coherencia no es consecuencia de uno u otro modelo de prestación económico, como quizás quieran hacer ver los operadores instalados, sino que el mayor nivel de coherencia tenga, probablemente, más que ver con la también necesaria evolución del papel de la administración competente en tanto que gestora del sistema de seguridad y calidad industrial y de sus mecanismos de supervisión y sanción.

ANEXO I: COMPARATIVA EUROPEA

La Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas, cuyo objetivo es la mejora en la seguridad vial, establece los requisitos mínimos comunes y normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión. Esta norma detalla, en relación con todos los elementos inspeccionados, una lista no exhaustiva de las principales causas de no aceptación. Además, da libertad al Estado para organizar la actividad siempre y cuando mantenga la objetividad y la alta calidad de la inspección.

En este apartado lleva a cabo un análisis comparativo de modelos de gestión en diversos países de la UE, en aquellos que por tamaño o regulación sean de mayor interés. El objetivo es estimar el grado de competencia que hay en el sector servicio de ITV a fin de obtener ideas aplicables al caso español.

Las principales fuentes de información utilizadas en este apartado ha sido la investigación directa y, especialmente, el análisis que sobre el terreno han efectuado las Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior.

Las principales conclusiones de este apartado son las siguientes:

- Alemania: la inspección técnica de vehículos se puede llevar a cabo en las múltiples instalaciones que disponen las entidades autorizadas y acreditadas y también en miles de talleres de reparación a los que acuden los inspectores de las entidades autorizadas.
- Reino Unido: un taller de reparación y un concesionario, si cuentan con los permisos pertinentes establecidos por la Autoridad, están autorizados como estación de inspección.
- Italia: las estaciones de ITV y los talleres y concesionarios llevan a cabo inspecciones técnicas de vehículos.
- Portugal: empresas privadas, en virtud de una concesión, llevan a cabo inspecciones técnicas de vehículos. Un taller o concesionario no puede tener una línea de inspección en funcionamiento en el taller pero sí puede tener participación en una entidad gestora de un centro de inspecciones.

La siguiente tabla muestra como Reino Unido es el país con inspecciones periódicas de turismos más frecuentes, con mayor tasa de rechazo y mayor número de estaciones donde se puede realizar la inspección. Además, es el país donde resulta más barato hacerla, después de Portugal.

Tabla: datos de 2012

	Talleres	Frecuencia turismos periódicas	Tarifa media (€)	Tasa de rechazo (%)	Edad media (años)	Nº estaciones
Alemania	Sí, pero con personal independiente	3/2...	82.5	22.02	8.6	36.000
Reino Unido	Sí	3/1...	67.35 máxima	40	7	22.000
Portugal	No	4/2/2/1...	28	14.64	10.1	171
Italia	Sí	4/2...	65.7	n.d.	9.5	5105

Alemania

Tras la liberalización del sector de la certificación en los años ochenta, varias empresas compiten en todo el territorio nacional. Se trata de las organizaciones acreditadas de certificación de seguridad y calidad, siendo las más conocidas las que comparten el nombre TÜV, pero que compiten entre ellas, junto a otras como DEKRA, KÜS, FSP o GTÜ. Estas empresas están autorizadas para llevar a cabo inspecciones técnicas periódicas en régimen de autorización por tiempo indefinido, aunque ésta puede ser revocada por la administración si la entidad inspectora ha dejado de cumplir las condiciones necesarias para la autorización. Una condición para la autorización es disponer de una acreditación de calidad de acuerdo con la norma DIN EN ISO/IEC 17020. El organismo que acredita es el Instituto Alemán de Acreditación, DAkkS.

La ley federal sólo detalla los requisitos que deben cumplir las entidades y los profesionales para recibir la autorización. La autorización sólo tiene validez en dicha región o en la parte de la región para la que se ha solicitado. No obstante, hay libertad para operar en todo el territorio y las principales entidades autorizadas tienen numerosos puntos de inspección, así como acuerdos con los talleres por todo el territorio.

En este país existen tres tipos de inspecciones: la denominada inspección principal –Hauptuntersuchung- que puede equipararse a la ITV, las denominadas inspecciones de seguridad –Sicherheitsprüfung–, necesaria bajo ciertos supuestos y la Inspección del tubo de escape -Abgasuntersuchung-, ésta última integrada con la inspección principal.

Las inspecciones principales sólo pueden ser ejecutadas personalmente por los denominados Ingenieros Inspectores –Prüfingenieure-. Estos ingenieros deben poseer una titulación técnica superior en maquinaria, fabricación de automóviles o electrotecnia, un período de formación en el trabajo de al menos 6 meses, haber realizado un examen de acuerdo con lo dispuesto en un reglamento federal y poseer el carnet de conducir en todas las categorías. Estos ingenieros pueden ser autónomos, pero no pueden realizar inspecciones más que para una única entidad acreditada.

En el caso de la Inspección Principal las entidades autorizadas tienen prohibida cualquier tipo de actividad relacionada con fabricación, comercio, leasing, mantenimiento o reparación de automóviles o de sus componentes. La prohibición rige tanto para las entidades, como para sus accionistas, socios y las personas que según los estatutos están encargadas de ejecutar las inspecciones.

No obstante, la inspección se puede pasar físicamente en las estaciones de propias de las entidades autorizadas, pero también en cualquier taller de reparación. En el caso de realizar la inspección en un taller autorizado, ésta la realiza personal desplazado de la entidad de inspección. Numerosos talleres tienen acuerdos con las entidades de inspección y reciben incluso diariamente la visita de inspectores acreditados, lo que permite a los usuarios de los talleres hacer coincidir las operaciones de mantenimiento habitual del vehículo con las inspecciones y solventar los problemas detectados en el mismo local.

El personal del taller sí puede realizar determinadas inspecciones parciales o menores: las Inspecciones de Seguridad y del Tubo de escape. Los resultados de dichas inspecciones pueden ser presentados posteriormente ante una entidad autorizada.

Reino Unido

En Gran Bretaña, cualquier individuo puede gestionar una o más estaciones de MOT, nombre (Ministry of Transport Test) por el cual se conoce la ITV, con la autorización de *authorised examiner* (examinador autorizado), expedida por el *Vehicle and Operator Services Agency* (VOSA). Un examinador autorizado puede ser un particular, una sociedad o empresa. El examinador autorizado es responsable de que las instalaciones sean las adecuadas para los tipos de vehículos que se vayan a inspeccionar, de que estén al día en cuanto a mantenimiento, de que los *nominated testers* (examinadores) de la estación cuenten con todos los permisos, de que los inspectores de VOSA tengan acceso a la estación para realizar comprobaciones, de la realización correcta de las inspecciones técnicas de vehículos, de que todos los documentos relacionados con las inspección técnica de vehículos se gestionen, digitalicen y archiven de manera correcta, y de informar a las autoridades en el plazo de 7 días de cualquier cambio importante en el negocio.

Una vez obtenida la autorización se establecen cursos de actualización de forma periódica, normalmente cada 5 años, o antes en caso de que se considere necesario.

Además del estatus examinador autorizado, para realizar inspecciones se necesitará tener una estación de servicio (VTS), y al menos un examinador (*nominated tester*) asignado a esa estación, que deberán cumplir los criterios establecidos por VOSA.

El examinador es la persona autorizada para realizar inspecciones en una estación de inspección técnica de vehículos. Éste ha de reunir varios requisitos, entre los que se incluyen tener carnet de conducir para la clase de vehículos que se solicita inspeccionar, tener experiencia al menos 4 años como mecánico de esa clase de vehículo, y tener la titulación adecuada; deberá realizar un curso denominado *nominated tester trainer* (NTT) de dos o tres días de duración, dependiendo del vehículo. Si no se tiene la titulación adecuada se puede realizar un examen, tiene una duración de hora y media y consta de 60 preguntas.

En Gran Bretaña la inspección y reparación puede realizarse en la misma estación o taller. Existen más de 20.000 instalaciones en las que se puede realizar el MOT y más de 50.000 examinadores autorizados.

Las tarifas son fijadas libremente por las entidades inspectoras, aunque están sometidas a un régimen de precios máximos.

Italia

La norma única que regula la inspección técnica de vehículos en todo el territorio italiano es el *Art. 80* del llamado *Código de la carretera (Codice della Strada)* establecido por el Ministerio de Transportes italiano y en el que se establecen los requisitos para llevar a cabo la revisión general o parcial de las categorías de vehículos a motor y de sus remolques a fin de que cumplan con las condiciones necesarias de seguridad para la circulación. La inspección técnica puede llevarse a cabo tanto en cualquiera de las oficinas oficiales del Ministerio de Transportes *-Uffici di motorizzazione-* o en cualquiera de los talleres oficialmente autorizados. Las autorizaciones se otorgan por 5 años siempre que se cumplan con los requisitos técnicos y administrativos..

Las autorizaciones pueden expedirse también a empresas de reparación o consorcios o cooperativas que lleven a cabo al mismo tiempo su actividad en las cuatro sectores de mecánica, motor, carrocería, electricidad y cambio de neumáticos o comerciantes de vehículos (concesionarios) o transportistas de mercancías legalmente registrados y que cumplan con los requisitos establecidos por la Ley art 239 – 241 donde se detallan los requisitos técnicos-profesionales de las empresas, capacidad financiera, idoneidad de los locales, requisitos del personal, incluidos títulos de estudio y del responsable técnico de la empresa.

Los responsables del Departamento de transportes de la provincia pueden realizar controles periódicos sobre las empresas de revisión de vehículos denegando la autorización a la actividad en el caso de no cumplimiento de la ley.

Es siempre la provincia quien concede la autorización de inspección a un taller. Sin embargo, los vehículos registrados en una provincia deberán pasar la inspección técnica en uno de los centros habilitados en dicha provincia.

Entre los requisitos de los responsables técnicos de la estación se encuentran los siguientes: obligación del diploma de perito industrial, delineante o de formación profesional científica o diploma breve de ingeniería, así como la obligación de haber superado un curso de formación organizado por el Departamento de transportes.

Portugal

De acuerdo con la Ley 11/2011 de 26 de abril, la actividad de inspección técnica de vehículos solamente puede ser realizada por entidades gestoras que, como consecuencia de la celebración de un contrato de gestión administrativa hayan obtenido el derecho a ejercer esta actividad en centros de inspección técnica (CITV) aprobados por ley. Esta concesión dura 10 años. El procedimiento se inicia a petición del interesado mediante solicitud acompañada de la documentación que demuestre poseer la idoneidad y capacidad técnica exigidos por ley. Igualmente el interesado (entidad gestora) tiene que declarar que no ejerce la actividad de inspección en más del 30% de los centros de inspección en funcionamiento en una misma región, ya sea individualmente o a través de participación directa o indirecta en otras entidades. La decisión se emite en un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de entrada de la solicitud.

Las inspecciones solamente pueden ser efectuadas por inspectores certificados por el Instituto de la Movilidad y los Transportes (IMTT).

Las entidades gestoras no pueden inspeccionar en los centros de inspección en los que ejercen su actividad, vehículos que:

- a) Sean propiedad de los socios, gerentes o administradores de las entidades gestoras de los centros de inspección, de los directores, de los responsables técnicos y demás personal a su servicio o que por ellos hayan sido comercializados, fabricados o reparados.
- b) Sean propiedad o hayan sido comercializados, fabricados o reparados por empresas que tengan una participación en las entidades gestoras.
- c) Sean propiedad, ya sea en régimen de contrato de alquiler, de locación financiera o de cualquier otro régimen que legitime la posesión del vehículo, de las personas físicas o jurídicas a que se refieren los apartados anteriores.

Los talleres (y los concesionarios) no pueden tener una línea de inspección en funcionamiento en el taller pero sí puede tener participación en una entidad gestora de un centro de inspecciones. Ahora bien, los vehículos reparados en ese taller no pueden hacer la ITV en un centro en el que dicho taller tenga participación.

Las tarifas son establecidas por el gobierno, de carácter fijo y actualizadas anualmente de acuerdo con el IPC.

ANEXO II: DISTRIBUCIÓN EMPRESAS ITV POR CCAA

Tabla XX. Distribución de empresas de ITV por comunidad autónoma en julio de 2013

EMPRESA	CCAA	Nº estaciones	Nº líneas
ALCAD SERVICIOS TARANCON,S.L. (ATISAE)	CAST LM	1	2
APPLUS	ARAGON	7	12
APPLUS	CANARIAS	5	15
APPLUS	CAST LM	1	3
APPLUS	CATALUNYA	26	61
APPLUS	MADRID	3	9
APPLUS	P. VASCO	2	7
APPLUS	VALENCIA	3	13
ARAGONESA DE SERVICIOS ITV, S.A.	ARAGON	11	18
ASEG TEC DE CALIDAD, S.L.	VALENCIA	6	17
ASISTENCIA TÉCNICA INDUSTRIAL, SAE	LA RIOJA	1	2
ASISTENCIA TÉCNICA INDUSTRIAL, SAE	MADRID	2	6
ATISAE	CAST LM	4	10
ATISAE	CAST Y L	3	6
ATISAE	CATALUNYA	3	5
ATISAE	LA RIOJA	1	4
ATISAE	MADRID	2	8
ATISAE TRAUZIA ITV, SL	MADRID	2	7
ATISAE-CAL	CAST Y L	4	8
BARCEL EURO INVERSIONES, S.A.	MADRID	4	23
CERTIO ITV, S.L.	CATALUNYA	10	23
COMBUSTIBLES GALLARDO, SL	MADRID	1	5
ELECTROMAX 2000, SL (CITASA)	MADRID	1	4
ENTIDAD IDV MADRID, SL	MADRID	2	8
GENERAL DE SERVICIOS ITV S.A.	BALEARES	4	16
GENERAL DE SERVICIOS ITV S.A.	CANARIAS	10	27
GENERAL DE SERVICIOS ITV S.A.	CAST LM	1	3
GENERAL DE SERVICIOS ITV S.A.	MADRID	6	20
GRUPO ITEVELESA, SL	ARAGON	1	2
GRUPO ITEVELESA, SL	CANTABRIA	4	9
GRUPO ITEVELESA, SL	CAST LM	1	2
GRUPO ITEVELESA, SL	CAST Y L	33	69
GRUPO ITEVELESA, SL	CATALUNYA	3	5
GRUPO ITEVELESA, SL	CEUTA	1	1
GRUPO ITEVELESA, SL	MADRID	4	18
HNOS.ORTIZ JAREÑO,S.L.	CAST LM	1	3
I.T.A CASTILLA, S.L.	CAST LM	1	2
I.T.V. OCAÑA,S.A.	CAST LM	1	3
INGENIERIA DE ITV S.A.	CAST LM	2	5
INSP. TECN DE VEH TRES AGUAS, SL	MADRID	1	3
INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE TOLEDO, S.L.	CAST LM	1	2
INSPECCIÓN TÉCNICA LINK, S.A.	P. VASCO	2	10
INSPECCIONES MURCIA, S.A.	MURCIA	1	4
INTECTRA, S.A.	MADRID	1	10
ITA ASUA, S.L.	P. VASCO	2	9
ITEVECASA	CAST Y L	1	4
ITEVEFIRSA, S.L.	LA RIOJA	1	3
ITEVELESA	CANTABRIA	3	7
ITEVELESA	CAST LM	2	6
ITEVELESA-AGRIFUSA, UTE	MURCIA	2	9
ITV APPLUS	BALEARES	2	3
ITV BARBASTRO, S.A.	ARAGON	8	15
ITV BERNA, SL	CAST LM	1	2
ITV CENTRO, SL	MADRID	1	3
ITV CERCEDA, SL	MADRID	1	3
ITV DE LEVANTE, S.A.	VALENCIA	3	18
ITV DOSANCHEZ, S.L.	CAST LM	1	2
ITV ESTACIÓN LEGANÉS	MADRID	1	4
ITV GUADALAJARA, S.L.	CAST LM	1	2
ITV HUMANES, SL	MADRID	1	3
ITV ILLESCAS, S.L. (ATISAE)	CAST LM	2	4

ITV JARAMA, S.L.	MADRID	1	2
ITV LA RODA,S.L.	CAST LM	1	2
ITV LA SAGRA, S.L.	CAST LM	3	6
ITV MACO, S.L.	CAST LM	2	4
ITV MACO, S.L.	MADRID	2	6
ITV MOSTOLES, SL	MADRID	1	4
ITV P-29 COLLADO VILLABA, SL	MADRID	1	4
ITV PROBUS, SL	MADRID	1	4
ITV PUERTO DE LAS PALMAS, S.L.	CANARIAS	1	2
ITV QUINTANAR,S.L.	CAST LM	1	2
ITV QUINTANAREY, SL	CAST LM	1	2
ITV SESEÑA,S.A.	CAST LM	1	2
ITV TORRIJOS,S.L.	CAST LM	1	2
ITV VALDEMORO, S.L.	MADRID	1	3
ITV VALDEPEÑAS S.L.	CAST LM	1	3
ITV VEGA BAJA, S.A.	VALENCIA	2	8
ITV VILLAVICIOSA, SL	MADRID	1	3
ITVASA	ASTURIAS	9	40
ITVERSA GESTIÓN, S.L.	MADRID	1	3
IVESUR.MELILLA SAU, SA	MELILLA	1	2
IVESUR.SA	MADRID	1	3
LA CHOZA DE LA HERRERA,S.A.	CAST LM	1	2
LANZAROTE AUTOMOCIÓN, S.L.	CANARIAS	1	3
MARTIN CONSUEGRA ITV, S.L.	CAST LM	1	2
OCA ITV S.A.	ARAGON	2	4
OCA ITV S.A.	MADRID	1	5
OCA ITV, S.L.U. ITV RIOJA ALTA, S.L.	LA RIOJA	1	3
OFICIAL	BALEARES	2	5
OFICIAL	CANTABRIA	1	2
OFICIAL	EXTREMAD	12	22
OFICIAL	MURCIA	1	4
OFICIAL	P. VASCO	1	1
PEDRONERAS ITV HORADO BLANCO, S.L	CAST LM	1	2
PISTAS ITEUVE, S.A.	VALENCIA	2	6
PREVENCONTROL, S.A.	CATALUNYA	8	20
PROMOCIONES Y DESARROLLOS GUTIERREZ S.L.	CAST LM	1	3
PROMOCIONES Y DESARROLLOS GUTIERREZ S.L. (ITV LA FLORESTA)	CAST LM	1	2
REV NAVARRA, S.A.	NAVARRA	5	12
RIOJA REVISIONES, S.A.	LA RIOJA	1	3
SEM GRUPO ITEVELESA-ARAGÓN, SA	ARAGON	1	6
SERVICIOS TÉCNICOS Y CONSULTORÍA ITV, SL	MADRID	3	7
SUP Y CONTROL, S.A.	GALICIA	23	67
TÚV REHINLAND NAVARRA, S.A.	NAVARRA	3	8
TÚV RHEINLAND IBERICA,S.A.	CAST LM	6	14
TÚV RHEINLAND IBERICA,S.A.	MADRID	9	29
TÚV RHEINLAND IBERICA,S.A.	MURCIA	4	16
TÚV RHEINLAND IBERICA,S.A.	P. VASCO	2	8
VALENCIANA DE REV, S.L.U.	VALENCIA	4	11
VALENCIANA DE SERVICIOS ITV, S.A.	VALENCIA	5	16
VALGRI CENTRI,S.L.	CAST LM	1	3
VEIASA	ANDALUCÍA	63	243
VICENTE HESSE MONGE,S.A.	CAST LM	1	3

ANEXO III: MUESTRAS DE DESCUENTOS EN MADRID Y CASTILLA LA MANCHA

Inspección Técnica Vehículos: motos, turismos... Pasa la ITV



-26% 40,50€

29,95€

¡¡¡¡¡¡¡¡

Comparte

Destacamos

- Motocicleta, ciclomotor, turismo gasolina, turismo diésel, autocaravans, vehículo comercial... ¿tú cuál tienes?
- Pasa la ITV con cualquier tipo de vehículo.
- Plan válido para los centros San Blas, Alcobendas y Pinto.
- Válido para cualquier inspección periódica.
- Reinspecciones gratuitas hasta los 2 meses.

Condiciones

- El plan incluye la Inspección Técnica de Vehículos ITV para cualquier tipo de vehículo hasta 3,500kg en Applus Iteluve.
- Horario: de lunes a jueves de 7h a 21h, Viernes de 7h a 20h. Sábados de 9h a 21h, Domingos de 9h a 14h.
- Compra tantos planes como quieras para ti y para regalar.
- Caducidad del plan: 15 de mayo de 2014.



ITV Alcobendas, Avda. de Valdelaparra, 46, Parque Empresarial Valdelacasa 28108 Alcobendas Madrid

ITV San Blas, Avda. Aragón 382 esquina C/ Aguaviva 28022 Madrid

ITV Pinto, Sector 5 Industrial Oeste, C/ Carpinteros, 13 -



The image displays three promotional banners side-by-side, each with a scissor icon in the top right corner indicating a coupon.

- ATISAE iV:** Features the ATISAE iV logo and website www.itv.atisae.com. Below, a man in a suit stands next to a car. A circular badge says "Hasta 15€ de descuento directo".
- Diesel:** Offers a "Descuento 10€ + café gratis" and "Descuento 5€ + café gratis". A vertical note says "Consultar validez al dispensador". Below, the word "Gasolina" is partially visible.
- photobox.es:** Promotes "TUS FOTOS SON TUS RECUERDOS" with "40 Revelados" for "GRATIS" and "Álbum Diseño" for "4,95€" (reduced from 25,05€). It includes codes "CÓDIGO : URB40" and "CÓDIGO : URB495" and the website www.photobox.es/urbanfotos. The tagline "Lider europeo del revelado online" is at the bottom.

Recogemos tu vehículo, pasamos la ITV,
lo lavamos y te lo devolvemos...

NUEVO PACK PREMIUM



RECOCIDA Y ENTREGA
DE VEHICULO



SERVICIO
ITV PLUS



LAVADO
A MANO

RESERVAS: 91 827 95 96



ITV MAJADAHONDA
C/ Cereza, 2 (Polígono EL CARRALERO)
Abierto todos los días
Lunes a sábado: 8:00h. a 21:00h.
Domingos: 9:30h. a 13:30h.
91 827 95 96

**Nueva estación ITV
en Ventorro del Cano**

Calle Alpedrete, parcela E-12
Pol. Industrial Ventorro del Cano
28925 Alcorcón
madrid@ocaitv.com



OCA Inspección Técnica de Vehículos S.A.

CITA PREVIA
91 372 40 50
www.ocaitv.com





Pasamos su ITV mientras le invitamos a un café en nuestra confortable sala de espera con prensa y TV

Oferta no acumulable con otras ofertas vigentes. Válida hasta 31/12/14



Recorte y entregue este cupón y disfrute de un

10% DESCUENTO

sobre las tarifas aplicadas en su próxima ITV*

(*) Descuento aplicado a la base imponible, excluyendo IVA y tasa de la DGT.

Consigue un descuento de hasta 25 € para pasar la ITV de una moto, coche o vehículo industrial por 2 o 4 €

¡Reserva!

**Precio:
desde 2,00 €**

Descuento	Ahorra
83%	10,00 €



Destacados

- Todos los vehículos que circulan por España están obligados a pasar la ITV
- 4 centros: en Madrid, Leganés, Vicálvaro y Majadahonda
- Grupo con más de 30 años de experiencia
- Campaña realizada por grupo Atisae Trauxia en colaboración con Entidad IDV Madrid.

Condiciones

Imprescindible llevar: ficha técnica, permiso de circulación del vehículo (original) y acreditación de seguro obligatorio.

Válido hasta el 29/10/2014

Límite de 1 Groupon por persona y vehículo. Regala todos los que quieras.

Pide cita con 24 h de antelación en el 902 676 219 (Leganés y Alcalá), en el 673 391 285 (Majadahonda) y 607 695 485 (Vicálvaro).

Cancelaciones con 12 h de antelación.

Horario: de L-V de 08h-22h y S de 10h-22h (Leganés y Alcalá), de L-V de 08h-21h y S de 08h-20h y D de 09:30h-13:30h (Majadahonda), de L-V de 07:30h-20:30h, S de 08h-20h y D de 09:30h-13:30h.

Descuento 10€ +Café o Refresco gratis

Descuento 10€ +Café o Refresco gratis

Descuento 10€ +Café o Refresco gratis

itv Ciudad de Toledo

1er Promoción Aniversario

Hasta **45€*** de descuento directo

Descuento 5€ +Café o Refresco gratis

Descuento 5€ +Café o Refresco gratis

Descuento 5€ +Café o Refresco gratis

itv Ciudad de Toledo Calle Río Jarama, 13 Polígono Industrial Toledo, CP 45007.

Tlf. 92 523 43 77

Horario: LUNES A VIERNES de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 19:00. SÁBADOS de 9:00 a 14:00.

En nuestras ITV's el servicio es más que una revisión

Estamos comprometidos con una inspección cercana, personalizada y sin esperas que hace de tu visita una experiencia única. Por eso queremos ofrecerte una serie de servicios exclusivos pensados para ti.

- Servicio puerta a puerta***
La forma más cómoda y simple de hacer la revisión. Te recogemos el vehículo y te lo entregamos revisado y lavado en la puerta de tu casa o lugar de trabajo.
* Sujeto a condiciones y tarifas vigentes.
- Servicio lavado**
Pasa tu revisión con nosotros y obtén un vale de descuento para lavar tu vehículo en nuestros centros asociados.
- Cita previa**
Acceso rápido y sin esperas.

Descuento 5€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 5€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 5€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

Descuento 10€ Presenta este cupón al realizar el pago

BIBLIOGRAFIA

- Autoridad Catalana de la Competencia (2011), Informe de regulación nº 15/2011 de la Propuesta de modificación de la Ley, de 31 de julio, de simplificación, de agilidad y reestructuración administrativa y de promoción de la actividad económica.
- Comisión Nacional de la Competencia (2011): Guía sobre Contratación Pública y Competencia.
- De Pont, J. (2010): “Effects of competition on quality for periodic motor vehicle inspections – Phase 2” Report prepared for CITA. TERNZ, Auckland
- Estudio realizado por Demométrica para AECA-ITV (2013), “Valoración, servicio y actitudes hacia la I.T.V.”
- Iglesias Arguelles, V. (1998): “Las actitudes ante el servicio y su influencia en la evaluación de la calidad: una aplicación a la Inspección Técnica de Vehículos.” Trabajo financiado por las empresas de ITV.
- Leigh, J. (1994). “Non-random assignment, vehicle safety inspection laws and highway fatalities”. *Public Choice* 78: 373-378.
- Poitras, M.; Sutter, D.. (2002): “Policy Ineffectiveness or Offsetting behavior? An Analysis of Vehicle Safety Inspections.” *Southern Economic Journal* 2002, p. 922-934.
- Poitras, M.; Sutter, D. (2002): “The political economy of automobile safety inspections.” *Public Choice*, 113: 367-387.
- Tribunal de Defensa de la Competencia (2004), Sobre la prestación de servicios de inspección técnica de vehículos.
- Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Madrid (2010), Informe sobre proyecto de Decreto del Consejo de Gobierno por el que se regula la inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid. Informe normativo 2/2010.
- Trillas, F.; Montolio, D.; y Duch, N.: “Productive Efficiency and Regulatory Reform: the case of Vehicle Inspection Services”. *Revista de Economía Aplicada*, Número. 55, Volumen 19.
- Trujillo Baute, E. (2007): “Las inspecciones técnicas de vehículos en España: un ejemplo de federalismo regulatorio.” Universidad Autónoma de Barcelona.
- Universidad Carlos III (2007): “Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos a la Seguridad Vial.”
- Universidad Carlos III (2012), “Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la Seguridad Vial 2012.”

