

Título del acto: IPN/CNMC/032/19 PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

Año de publicación: 2019

Código CNAE del sector relevante: 8553.- Actividades De Las Escuelas De Conducción Y Pilotaje.

Evaluación del impacto de la CNMC

Informes sobre Proyectos Normativos (IPN)



1 Introducción

1.1 Características clave de la evaluación

1.1.1 Breve descripción del tipo de informe evaluado

El Informe sobre Proyectos Normativos (IPN) evaluado se realizó de manera consultiva por parte de la CNMC, a solicitud del Ministerio del Interior, en relación con el proyecto de Real Decreto (PRD) por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC.

1.1.2 Breve descripción del mercado evaluado

Si bien el IPN no proporciona una descripción del mercado evaluado, éste ha sido objeto de múltiples expedientes por parte de la CNMC. Sirvan como ejemplo el Expte. SAMUR/001/16 Autoescuelas Murcia o el Expte. SAMAD/06/18 Exámenes Autoescuelas Madrid, entre otros, cuyas resoluciones, de fecha 19 de diciembre de 2018 y 24 de febrero de 2020, respectivamente, contienen un apartado dedicado a la caracterización del mercado. El mismo señala que:

El mercado relevante por razón del servicio de la actividad es el de los servicios de enseñanza dirigidos a la obtención del permiso de conducir tipo B que faculta para la conducción no profesional de vehículos automóviles con una masa máxima de 3.500 kg y nueve asientos como máximo. Si bien este permiso de conducción es el más demandado y no existe sustituibilidad de dicho producto por otras modalidades, el IPN analizado también afecta a otros permisos de conducción (AM, A1 y A2, C1, C, D1, D, B+E, C1+E, C+E, D1+E y D+E).

La actividad económica se corresponde en la clasificación CNAE a la sección P, clase 85.53 - Actividades de las escuelas de conducción y pilotaje.

Respecto a la forma de realizar el aprendizaje de la conducción en España, hay que destacar que el medio más utilizado es, con gran diferencia, el acudir a una autoescuela o escuela particular de conductores.

1.1.3 Breve descripción del marco regulatorio

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ha sido modificado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El originario Reglamento General de Conductores fue aprobado mediante el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Posteriormente, ha experimentado numerosas modificaciones, entre ellas la realizada mediante el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, que adoptó el sistema del permiso y licencia de conducción por puntos. El Reglamento General de Conductores vigente fue aprobado mediante el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

El PRD analizado en este informe modifica el Reglamento General de Conductores. Entre otros objetivos, la modificación proyectada persigue la incorporación al ordenamiento jurídico nacional de la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua

de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, además de aumentar la sensibilización de los conductores.

La norma finalmente aprobada fue el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado, como se dijo con anterioridad, por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

1.1.4 Breve descripción de la justificación del acto

El objetivo del IPN es valorar las modificaciones normativas introducidas por el PRD desde la óptica de la regulación económica eficiente y su impacto en la competencia en el mercado, en particular, en lo que se refiere al sistema de acceso a los permisos de conducción. Asimismo, el IPN también realiza recomendaciones para la revaluación de ciertas medidas que, pese a no estar directamente relacionadas con el PRD, afectan al mercado a través del Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, encareciendo el coste de prestación del servicio y desincentivando la entrada de nuevos agentes.

2 Evaluación del acto

2.1 Relevancia

2.1.1 Relevancia del sector

La relevancia del sector analizado en este IPN puede ser evaluada bajo una doble perspectiva. En primer lugar, en términos de facturación, número de operadores y empleo derivado de las actividades de autoescuela registradas bajo el código CNAE 8553.- *Actividades De Las Escuelas De Conducción Y Pilotaje*. En segundo lugar, en base al número de consumidores afectados por la implementación del proyecto normativo analizado en este IPN, medido por el número de nuevos conductores que habrían requerido de clases teóricas para obtener los permisos de conducción en cuestión.

Por un lado, para aproximar la relevancia del sector afectado podríamos considerar las cifras extraídas de la base de datos SABI o cualquier otra base de datos fiable que reporte las cuentas anuales de las compañías españolas registradas bajo el código CNAE 8553.- *Actividades De Las Escuelas De Conducción Y Pilotaje*. Sin embargo, el evaluador debe ser consciente de que las cifras presentadas a continuación pueden derivarse de una amplia gama de actividades no limitadas exclusivamente a la impartición de clases teóricas, aspecto sobre el cuál versa el Informe IPN evaluado. Por lo tanto, para realizar una evaluación precisa del caso concreto, **la CNMC deberá solicitar la información que considere necesaria a los agentes económicos bajo análisis**.

Por otro lado, el número de los nuevos permisos de conducción puede obtenerse de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 1: Relevancia del sector

Categoría	Indicadores	Posibles fuentes	Comentarios
Peso económico y estructura del mercado	Facturación total del sector	Base de datos SABI	<i>La facturación total en el sector de las escuelas de conducción y pilotaje en España en 2019 se estima en 336 millones de euros (0,03% del PIB nacional).</i>
	Número de empresas	Base de datos SABI	<i>El número de operadoras en el sector de las escuelas de conducción y pilotaje en España en 2019 se estima en 1.347 compañías.</i>
	Facturación media por empresa	Estimaciones de KPMG a partir de la base de datos SABI	<i>En base a los datos señalados anteriormente, la facturación media por operador en el sector de las escuelas de conducción y pilotaje en 2019 se estima en 0,25 millones de euros.</i>
	Número de nuevos permisos de conducción	DGT	<i>El número de nuevos permisos de conducir en España en 2019 se estima en 863.674.</i>
Mercado laboral y empleo	Número total de empleados	Base de datos SABI	<i>El número de empleados en el sector de las escuelas de conducción y pilotaje en España en 2019 se estima en 6.325 empleados.</i>
Percepción de los consumidores y responsables políticos	¿Existe la percepción de que el sector necesita una reforma?	Encuestas/entrevistas	<i>Véase Anexo 1</i>

2.1.2 Relevancia del acto

Tabla 2: Relevancia del acto

Fallo de mercado OCDE	Cuestión específica	Comentarios del Informe IPN / Entregable 3
A. Limitación en el número o rango de proveedores.	A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertar bienes o servicios	En relación con la exigencia de que la nueva formación solo se pueda impartir por las autoescuelas, debe objetarse que instaura una reserva de actividad sin rango o amparo en norma legal que tiene un importante efecto restrictivo sobre la competencia. En efecto, esta reserva obliga al alumno a contratar la nueva formación con una autoescuela, limitando otras posibilidades. Además, favorece que el alumno contrate con la misma autoescuela también la formación técnica para el examen teórico, en detrimento de los centros de formación online u otros prestadores, bien porque el alumno encuentre más cómodo contratar con un único centro ambas formaciones (la nueva formación sobre sensibilización y la formación para el examen teórico), bien como consecuencia de que las autoescuelas apliquen precios más reducidos para los alumnos que contraten ambas clases de formación.
	A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio.	La exigencia de que la nueva formación sea presencial puede tener un efecto negativo sobre la competencia en el sector, en la medida que favorece que los alumnos opten por formarse en las autoescuelas en detrimento de otras modalidades de formación, como son los centros online. Este efecto negativo es mayor y más preocupante en conjunción con las exigencias de que la formación presencial solo pueda impartirse por las autoescuelas y de que deba realizarse antes de poder concurrir al examen teórico.
		Tampoco se considera justificada la exigencia de que la nueva formación deba acreditarse antes de poder acceder al examen teórico del permiso de conducción. Esta exigencia abunda en el efecto distorsionador sobre la competencia ya señalado, al favorecer que los alumnos acudan a una tipología de operadores económicos (las autoescuelas) frente a otros (los centros online y otros prestadores de formación presencial) para obtener esta formación y también la formación para el examen teórico.

		<p>La CNMC recomienda que la exigencia de formación presencial no se extienda a todas las materias sobre las que versa el examen teórico, como habilita el proyecto normativo. La CNMC ya se ha pronunciado en el pasado considerando que la garantía de la seguridad pública como razón imperiosa de interés general podía salvaguardarse mediante la correspondiente prueba objetiva de conocimientos.</p>
		<p>Se aprecia que no se ha justificado suficientemente la obligación de que los alumnos deban recibir cinco horas de formación práctica en una autoescuela antes de poder volver a presentarse al examen práctico en caso de suspenderlo. Esta medida genera una carga sobre los alumnos y otorga una ventaja a las autoescuelas que no se ha justificado debidamente desde la óptica de los principios de necesidad y proporcionalidad.</p>
<p>(*) Fallos del mercado adicionales identificados por la CNMC en este tipo de actos.</p>	<p>E2. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.</p>	<p>Tras haber podido analizar el sistema de autoescuelas con ocasión de la elaboración de este informe, la CNMC advierte de que la actual regulación de las autoescuelas contiene requisitos de medios materiales y humanos que deberían ser objeto de revaluación desde la óptica de los principios de buena regulación, ya que podrían estar desincentivando la entrada de nuevos agentes en el mercado.</p>

2.2 Efectividad

2.2.1 Alcance: evaluación cualitativa

En el Anexo 1 se presentan una serie de preguntas que el Evaluador podrá realizar a los policy-makers a los que se dirige el Informe IPN y a los académicos expertos en el área de práctica.

2.2.2 Alcance: evaluación cuantitativa

Tipo de repercusión	Indicadores	Fuente de información
Sobre el público en general	598 descargas desde la web de la CNMC	Registro interno de la CNMC
Sobre la prensa en general	<p>La publicación del acto ha tenido un alcance relevante para la prensa general.</p> <p>A continuación, se presentan algunas de las publicaciones realizadas por diferentes periódicos de temática económica y general:</p> <ul style="list-style-type: none"> — https://www.eleconomista.es/ecomotor/trafico/noticias/10210285/11/19/La-CNMC-rechaza-la-obligatoriedad-de-asistir-de-forma-presencial-a-clases-teoricas-del-carne-de-conducir.html — https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-cnmc-decidira-si-dgt-puede-obligar-recibir-clases-presenciales-teoricas-sacarse-carne-20191023173137.html — https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/11/20/companias/1574247038_832780.html — https://www.abc.es/sociedad/abci-cnmc-decide-horas-si-puede-obligar-8-horas-clases-presenciales-teorico-201910290147_noticia.html — https://www.larazon.es/sociedad/20191217/nbytjbsyjbh5jefzi3fiyllpm4.html 	Búsqueda en Web

2.3 Eficiencia

2.3.1 Eficiencia para la CNMC

Este apartado será completado por la CNMC en función de la disponibilidad de datos de costes de producción del acto.

2.4 Coherencia

Checklist	Sí	No
<i>¿Define claramente el acto el marco regulatorio?</i>	X	
<i>¿Se encuentran las recomendaciones del acto alineadas con las medidas existentes en el sector?</i>	X	
<i>¿Es posible identificar otros actos de la CNMC (especialmente Estudios de Mercado anterior) que sean consistentes con las recomendaciones y los argumentos del acto?</i>	X	

Existen otros actos relacionados con este mercado en los que se tratan aspectos relacionados con los tratados en el Informe IPN analizado. Sirvan como ejemplo el UM/026/14: AUTOESCUELAS, o el UM/042/14: TRÁFICO EDUCACIÓN ON LINE, en el cual ya se abarcaba la imposición de formación teórica presencial para la obtención del permiso de conducir, Por tanto, cabría considerar que el Informe IPN se encuentra en línea con las acciones previas de la CNMC.

Además, debe mencionarse que el Informe IPN se emitió con un voto particular, algo que no suele ocurrir en este tipo de acto. El principal motivo para este voto particular fue que la CNMC no probó suficientemente el efecto de las recomendaciones sobre la seguridad vial y el bienestar de los consumidores, considerando que parte de las recomendaciones contenidas en el Informe IPN no eran ni proporcionales ni necesarias para garantizar la protección del interés general.

3 Análisis de impacto

3.1 Impacto directo

Recomendación de la CNMC	Acción / Acto con el que se cumple	Estado de implementación
1) Valorar alternativas a la exigencia de que la nueva formación para alcanzar los objetivos de sensibilización sea presencial.	<u>Acto con el que se cumple</u> Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.	<u>Implementada</u> Se ha suprimido el Anexo IX, que recogía esta limitación.
2) Eliminar la reserva para la impartición de la nueva formación a favor de las autoescuelas.	<u>Acto con el que se cumple</u> Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.	<u>Implementada</u> Se ha suprimido el Anexo IX, que recogía esta limitación.
3) Eliminar la exigencia de que la nueva formación deba acreditarse antes del examen teórico, previendo en su lugar que deba acreditarse antes de la obtención del permiso de conducción.	<u>Acto con el que se cumple</u> Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.	<u>Implementada</u> Se ha suprimido el Anexo IX, que recogía esta limitación.

<p>4) Suprimir la previsión contenida en el apartado 6 del Anexo IX proyectado en el apartado dieciséis del artículo único del PRD para evitar la extensión de la formación presencial a todas las materias sobre las que versa el examen teórico.</p>	<p><u>Acto con el que se cumple</u> <i>Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.</i></p>	<p><u>Implementada</u> <i>Se ha suprimido el Anexo IX, que recogía esta limitación.</i></p>
<p>5) Eliminar la obligación de que los alumnos deban recibir cinco horas de formación práctica en una autoescuela antes de poder volver a presentarse al examen práctico en caso de suspenderlo.</p>	<p><u>Acto con el que se cumple</u> <i>Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.</i></p>	<p><u>Implementada</u> <i>Se ha suprimido el Anexo IX, que recogía esta limitación.</i></p>
<p>6) La actual regulación de las autoescuelas contiene requisitos de medios materiales y humanos que deberían ser objeto de revaluación desde la óptica de los principios de buena regulación, ya que podrían estar desincentivando la entrada de nuevos agentes en el mercado.</p>	<p><u>Acto con el que se cumple</u> <i>Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.</i></p>	<p><u>Implementada</u> <i>Se ha adaptado el párrafo tercero del apartado 3 de la letra A) del Reglamento de Conductores a las peticiones de la CNMC. Ha desaparecido el requisito de formación adicional y se han acortado los plazos.</i></p>

3.2 Impactos sobre el mercado específico

Fallo de mercado OCDE	Recomendaciones relevantes	Variable de impacto	Indicador	Parámetros propuestos para el análisis de impacto		Impacto económico potencial bajo el enfoque propuesto
				Encontrado en la literatura	Valor recomendado	
A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertar bienes o servicios.	Recomendación 2)	Precio	Reducción potencial en el nivel de precios	De la revisión de literatura llevada a cabo por la CNMC, se pone de manifiesto que el nivel de precios puede reducirse entre el 3% y el 35% al reducirse las barreras a la entrada.	En aras de ser conservadores, se recomienda aplicar una reducción potencial en el nivel de precios del 5% derivado de la reducción de las barreras de entrada.	Considerando una reducción potencial del 5% en el nivel de precios, el beneficio del consumidor derivado de la implementación de las recomendaciones de la CNMC se estima entre 6,56 millones y 7,98 millones de euros .
A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio.	Recomendación 3; and 5).			Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.		La metodología utilizada para la cuantificación del impacto potencial se presenta en el Anexo 3.

3.3 Impactos sobre la economía general

	<i>SÍ</i>	<i>NO</i>
<i>¿Fueron las recomendaciones total o parcialmente implementadas?</i>	<i>X</i>	
<i>¿Tuvieron las recomendaciones un impacto sobre el mercado específico?</i>	<i>X</i>	
<i>¿El mercado específico tiene un peso relevante en la economía en general?</i>		<i>X</i>

Como se ha indicado anteriormente, la PRD analizado en el Informe IPN por la CNMC solo habría afectado a un servicio muy específico ofrecido por las autoescuelas. Más concretamente, las medidas incluidas originalmente en el PRD habrían implicado tomar clases teóricas adicionales por los nuevos conductores. Por lo tanto, a pesar de que las recomendaciones de la CNMC fueron totalmente consideradas e implementadas por el Ministerio del Interior, dado el peso residual del potencial impacto económico derivado de la eliminación de las barreras de entrada (0.0006% del PIB español en 2019), en el caso que nos ocupa no cabría esperar un efecto significativo sobre la economía en general.

4 Conclusiones

Las principales conclusiones extraídas del Informe IPN se muestran a continuación:

- El Informe IPN concluye que algunas medidas inicialmente incluidas en el PRD constituirían una barrera a la entrada en el mercado de las clases de conducción en favor de las autoescuelas, restringiendo la competencia efectiva, al protegerles de otras alternativas online mediante el establecimiento de una obligación de que la formación fuera presencial.
- Dado que las medidas inicialmente incluidas en el PRD no fueron finalmente aplicadas gracias a las recomendaciones de la CNMC, reduciendo así las barreras a la entrada en beneficio del consumidor, se hubieran visto beneficiados todos los nuevos conductores que contrataron clases de conducir a partir 2020 (desde que el IPN fue publicado a finales de 2019).
- Para estimar **el beneficio del consumidor** derivado de la eliminación de estas restricciones, el Evaluador podría utilizar datos públicos relacionados con las clases de conducción, tanto teóricas como prácticas, el número de nuevos conductores por año y el porcentaje de aprobados.
- El beneficio del consumidor **asociado la potencial reducción en el nivel de precios**, derivado de la eliminación de las barreras de entrada propuestas en el PRD, **se estima entre 6,56 millones y 7,98 millones de euros**, dependiendo de si en 2020 los nuevos conductores tomaron 8 o 12 clases teóricas adicionales.
- Las barreras de entrada propuestas habrían afectado a un servicio muy específico ofrecido por las autoescuelas. Por lo tanto, en pese de la implementación de las recomendaciones de la CNMC y la consecuente eliminación de las medidas propuestas en el PRD, **un impacto identificable y relevante en la economía española sería difícil de determinar**, dado el peso económico derivado de estos servicios sobre el PIB nacional.

Anexo 1. Cuestionarios

Cuestionario de evaluación de la relevancia

Responsables políticos

- *¿El mercado necesitaba reformas? En caso afirmativo, ¿cuáles eran las principales preocupaciones desde el punto de vista de la política de competencia?*
- *¿Conocía usted la posible preocupación de los operadores por el funcionamiento del mercado al que se dirige el Informe IPN?*
- *¿Cuáles eran las necesidades que el Informe IPN pretendía abordar?*
- *¿Qué tan urgentes eran las cuestiones que debía abordar el Informe IPN?*

Evaluación cualitativa: efectividad

Responsables políticos

- *Describa su conocimiento general del Informe IPN y su familiaridad con él.*
- *¿Cuál fue el uso principal del Informe IPN durante el proceso de formulación de políticas?*
- *¿Fueron los resultados del Informe IPN un factor determinante en su toma de decisiones final?*
- *¿Hubiera llevado a cabo las mismas reformas incluso sin disponer del Informe IPN?*

Expertos

- *¿Considera que el Informe IPN es consistente con el marco normativo y principios generales sobre competencia?*
- *¿Cree que las recomendaciones eran lo suficientemente claras para ser implementadas de forma efectiva por los correspondientes responsables políticos?*
- *En general, ¿cómo calificaría la potencial utilidad del Informe IPN?*

Anexo 2. Lista de parámetros aplicados por la CNMC en sus estudios económicos

Indicador	Parámetro			Fuente
	Encontrado en la literatura	Valor medio	Valor recomendado	
Reducción del tiempo de espera	2%-7%	5%	5%	OFT – Office of Fair Trading (2003): The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK.
Reducción de precios	3%-35%	19%	5%	CNMC: UM/085/15
				Bekken, J. T. (2006): "Experiences with Regulatory Changes of the Taxi Industry", 9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport, 2006.
				Canada Competition Bureau (2015): Modernizing Regulation in the Canadian Taxi Industry, White Paper.
				CEA – Council of Economic Advisers (2015): "Occupational Licensing: A Framework for Policymakers", Department of the Treasury Office of Economic Policy, the Council of Economic Advisers of the President of The United States and the Department of Labor of the Government of the United States.
				Kleiner, M. (2006): "Licensing Occupations: Ensuring Quality or Restriction Competition?" W.E. Upjohn Institute for Employment Research 1-15. Kalamazoo, MI: Upjohn Institute Press.
Aumento del empleo	1%-12%	7%	5%	Pilat, D. (1997), "Regulation and Performance in the Distribution Sector," OECD Economics Department Working Papers 180, OECD Publishing
				Burda, M. and P. Weil (2005), "Blue Laws", documento de trabajo, octubre.
				Goos, M. (2004), "Sinking the Blues: The Impact of Shop Closing Hours on Labour and Product Markets", Center for Economic Performance Discussion Paper Series.
				Skuterud, M. (2005), "The Impact of Sunday Shopping on Employment and Hours of Work in the Retail Industry: Evidence from Canada", European Economic Review, 49, 8, 1953– 1978.
				Genakos C. y S. Danchev (2015): "Evaluating the Impact of Sunday Trading Deregulation", Center for Economic Performance Discussion Paper N° 1336, marzo.
				FMI - Fondo Monetario Internacional: Spain: 2003 Article IV Consultation, Country Report.
				Bertrand M. y Kramarz F. (2001): "Does entry regulation hinder job creation? Evidence from the French retail industry". Nber working paper series.
				Viviano E. (2006): "Entry regulations and labour market outcomes: Evidence from the Italian retail trade sector". Banca d'Italia (Servizio Studi).
Aumento de las ventas y la producción	4%-11%	8%	5%	Pilat, D. (1997), "Regulation and Performance in the Distribution Sector," OECD Economics Department Working Papers 180, OECD Publishing
				Goos, M. (2004), "Sinking the Blues: The Impact of Shop Closing Hours on Labour and Product Markets", Center for Economic Performance Discussion Paper Series.
Aumento del número de operadores	12%	12%	12%	Kleiner, M. (2006): "Licensing Occupations: Ensuring Quality or Restriction Competition?" W.E. Upjohn Institute for Employment Research 1-15. Kalamazoo, MI: Upjohn Institute Press.

Anexo 3. Metodología de evaluación del impacto

Para estimar el potencial beneficio del consumidor derivado de la eliminación de las barreras a la entrada inicialmente propuestas en el PRD, el Evaluador podría utilizar datos públicos sobre los precios de las clases de conducción teóricas y prácticas. Un informe preparado por la OCU estima el precio de las clases teóricas de conducir en 203 euros¹. Por otro lado, FACUA considera que el tiempo medio para la preparación del examen teórico es de un mes, lo que equivaldría a 20 clases de una hora². Por lo tanto, el precio de cada clase teórica sería de 10,15 euros.

Asumiendo que el precio de estas clases habría aumentado en un 5% como consecuencia de la introducción de las barreras a la entrada mencionadas, el beneficio del consumidor por su no introducción, gracias a las recomendaciones de la CNMC, ascendería a 0,5075 euros por cada clase.

Las medidas contempladas en el PRD establecían inicialmente la obligación de cursar entre 8 y 12 clases teóricas adicionales para todos los nuevos conductores. Considerando que el número de nuevos conductores en 2020 fue de 700.802, el beneficio potencial derivado de la implementación de las recomendaciones de la CNMC oscilaría entre 2.845.256 euros (asumiendo que los nuevos conductores hubieran cursado 8 clases teóricas adicionales) y 4.267.884 euros (asumiendo que los nuevos conductores hubieran cursado 12 clases teóricas adicionales).

Además, el PRD establecía inicialmente que los conductores que no aprobaran el examen práctico debían tomar 5 clases prácticas adicionales. Según los datos de la DGT³, solo el 20,3% de los conductores aprobó el examen en el primer intento. En otras palabras, si estas medidas hubieran tenido efecto, el 79,7% de los nuevos conductores⁴ (558.539 conductores) hubieran tenido que cursar 5 horas de clases adicionales. El ya mencionado Informe de la OCU estima el precio medio de una clase práctica en 26,60 euros. Por lo tanto, considerando un incremento potencial en el nivel de precios del 5% si las nuevas barreras se hubieran introducido, el beneficio del consumidor resultante de las recomendaciones de la CNMC se estima, para las clases prácticas, en 3.714.286 euros.

En consecuencia, el beneficio total resultante de la implementación de las recomendaciones de la CNMC se estima **entre 6.559.542 euros** (asumiendo que los nuevos conductores hubieran cursado 8 clases adicionales y 5 clases prácticas adicionales) **y 7.982.170 euros** (asumiendo que los nuevos conductores hubieran cursado 12 clases teóricas adicionales y 5 clases prácticas adicionales).

¹ Los puntos principales del informe de la OCU se encuentran disponibles en el siguiente link: <https://www.ocu.org/coches/coches/informe/precio-autoescuelas-estudio>

² Los puntos principales del estudio de FACUA se encuentran disponibles en el siguiente link: <https://www.facua.org/es/noticia.php?Id=8200>

³ Las conclusiones de la DGT se recogen en el siguiente link: https://www.abc.es/sociedad/abci-examinarse-carne-conducir-mayoria-no-aprueba-primera-201707272202_noticia.html

⁴ El número total de permisos emitidos se extrae del Portal Estadístico de la DGT, disponible en el siguiente link: https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA/buscadorInformePredefinido.faces