

**Título del estudio de mercado: E/CNMC/0001/14 ESTUDIO SOBRE EL MERCADO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS**

**Año de publicación: 2014**

**Código CNAE del sector relevante: M.712.- Ensayos y análisis técnicos**

# **Evaluación del impacto de la CNMC**

## **Estudios de Mercado**



# 1 Introducción

## 1.1 Características clave de la evaluación

### 1.1.1 Breve descripción del mercado evaluado

*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.*

### 1.1.2 Breve descripción del marco regulatorio

*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.*

*A nivel comunitario, la norma principal que regula la actividad de ITV 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. Tras varias modificaciones a esta Directiva, la misma quedó derogada por la **Directiva 2014/45/UE**, de 3 abril, la cual refuerza el papel de los Estados miembros a la hora de establecer nuevos criterios en lo relativo a los servicios de ITV.*

*A nivel nacional, 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, el cual 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. Entre otros aspectos, el Real Decreto señala que las inspecciones podrán ser realizadas por las CCAA directamente, a través de sociedades de economía mixta o empresas privadas en régimen de concesión administrativa o mediante autorización, recayendo en manos de las CCAA la decisión sobre la liberalización del sector. También establece distintos criterios relacionados con el régimen tarifario y el de incompatibilidades.*

*La transferencia de competencias a las CCAA se refleja en una disparidad de los sistemas implantados por cada región. En el momento de realización del estudio de mercado, la mayor parte de las CCAA se regían mediante un sistema de concesión. Solamente algunas de ellas, como Madrid o Canarias, funcionaban mediante un régimen de autorización sin limitaciones, así como Castilla La Mancha, la cual establecía, no obstante, ciertas obligaciones con respecto a la ubicación de las nuevas estaciones, siguiendo un criterio de necesidad en función de la distribución del censo zonal del parque de vehículos, la dispersión de la población y la ubicación de las estaciones de ITV ya existentes. Lo mismo ocurre con el régimen de tarifas, el cual difiere entre CCAA y las medidas aplicadas referentes a la incompatibilidad accionarial.*

### 1.1.3 Breve descripción de la justificación del acto

*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, prestando especial atención a la heterogeneidad existente entre CCAA.*

### 1.1.4 Objetivos específicos del acto

*Los objetivos específicos de este Estudio de Mercado, en línea con la definición prevista en la Metodología para la elaboración de estudios de mercado en la CNMC, son:*

- *Identificar si en el mercado de las ITV existen fallos de mercado que justifiquen la intervención regulatoria;*
- *Analizar si la regulación existente deriva en restricciones innecesarias que limitan el nivel de competencia efectiva en el mercado (principio de necesidad); y*
- *Determinar si existieran alternativas que generen una menor distorsión competitiva en el mercado que la regulación vigente (principio de proporcionalidad).*

*En definitiva, analizar las distintas restricciones a la competencia presentes en cada modelo de funcionamiento bajo la óptica de la regulación económica eficiente, teniendo en cuenta igualmente la experiencia comparada, nacional e internacional, lo que permitirá obtener conclusiones y recomendaciones acerca de cuál es la configuración más favorecedora de la competencia y la eficiencia económica.*

## 2 Evaluación del acto

### 2.1 Relevancia

#### 2.1.1 Relevancia del sector

Tabla 1: Relevancia del sector

Categoría	Indicadores	Fuentes posibles	Resultados / Comentarios
Peso económico y estructura del mercado	Facturación total del sector	Base de datos de SABI	La facturación total del sector en 2019 se estima en <b>924 millones de euros (0,07% del PIB)</b> .
		Nº de inspecciones técnicas registradas por región: <a href="https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/inspeccion-tecnica-vehiculos.aspx">https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/inspeccion-tecnica-vehiculos.aspx</a>	El número total de inspecciones técnicas en 2019 ascendió a <b>23,6 millones</b> .
		Nº de vehículos registrados por región: <a href="https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/matriculaciones-definitivas/tablas-estadisticas/">https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/matriculaciones-definitivas/tablas-estadisticas/</a>	El total de matriculaciones de vehículos en 2019 ascendió a <b>1,8 millones</b> .
	Número de empresas	Precios medios de las inspecciones técnicas por región: <a href="https://itv.com.es/precios-itv">https://itv.com.es/precios-itv</a>	El precio medio de mercado de las inspecciones técnicas en 2019 fue de <b>39,23 euros</b> .
		FACUA informa sobre los precios medios de las inspecciones técnicas por región: <a href="https://www.facua.org/es/tablas/ITV2016.pdf">https://www.facua.org/es/tablas/ITV2016.pdf</a>	
	Facturación media por empresa	Estimado por KPMG	Teniendo en cuenta los datos facilitados anteriormente, la facturación media por empresa se estima en <b>11,6 millones de euros</b> .

	Ubicación geográfica/concentración de empresas	Nº de empresas por región: <a href="https://itv.com.es/empresas-itv">https://itv.com.es/empresas-itv</a> <a href="https://www.aeca-itv.com/la-itv/listado-por-comunidades-autonomas/">https://www.aeca-itv.com/la-itv/listado-por-comunidades-autonomas/</a>	<i>La distribución regional de las empresas mencionadas anteriormente en 2019 figura en el Anexo 3.</i>
Mercado laboral y empleo	Número total de empleados	Base de datos de SABI	<i>El número total de empleados en este sector en 2019 se estima en, aproximadamente, <b>9.000 empleados</b>.</i>
	Salario medio	Convenios colectivos sectoriales por regiones. Por ejemplo, para La Rioja: <a href="https://industria.ccoo.es/48a918ee9c34cbd545838a3be891bc20000060.pdf">https://industria.ccoo.es/48a918ee9c34cbd545838a3be891bc20000060.pdf</a>	<i>El salario medio anual en este sector en 2019 se estima en <b>23.509 euros</b>.</i>
Percepción de los consumidores y los responsables políticos	¿Existe la percepción de que el sector necesita reformas?	Encuestas y entrevistas	<i>Véase Anexo 1.</i>

## 2.1.2 Relevancia del acto

### **Fallos de mercado**

Según la clasificación de la OCDE, los problemas de competencia encontrados en el Estudio de Mercado son los siguientes:

- A. Límites al número o rango de proveedores:
  - o A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertar bienes o servicios; y
  - o A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio.

Los principales conclusiones del Estudio de Mercado son:

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.

Existen todavía restricciones en los marcos normativos autonómicos que no son proporcionales, a pesar de que el paso dado para eliminar las incompatibilidades accionariales y generalizar la necesidad de acreditación previa va en la dirección apropiada.

El régimen de concesión administrativa, mayoritario en España, limita el número de operadores y su capacidad de competencia, siendo no proporcional ni necesario. Por tanto, estaría impidiendo a los usuarios acceder a importantes beneficios.

Los procedimientos de funcionamiento, supuestamente comunes para todas las Comunidades Autónomas y, dentro de ellas, para todas las estaciones, no están coordinados.

### **Beneficios para el consumidor**

En algunas comunidades, como Madrid o Castilla la Mancha, 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:

- **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.
- **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.
- **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 previa.

- **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.
- **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.

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.

Tabla 2: Relevancia del acto

Fallos de mercado OCDE	Cuestión específica	Comentarios del acto / Entregable 3
<b>A. Limita el número o rango de proveedores.</b>	A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertar bienes o servicios.	El régimen de concesión administrativa, limitativo del número de operadores y de su capacidad de competencia, no es proporcional ni necesario, y estaría impidiendo a los usuarios acceder a importantes beneficios.
	A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio.	<p>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.</p> <p>Existen todavía restricciones en los marcos normativos autonómicos que no son proporcionales, a pesar de que el paso dado para eliminar las incompatibilidades accionariales y generalizar la necesidad de acreditación previa va en la dirección apropiada.</p> <p>Los procedimientos de funcionamiento, supuestamente comunes para todas las Comunidades Autónomas y, dentro de ellas, para todas las estaciones, no están coordinados.</p>



## 2.2 Efectividad

### 2.2.1 Alcance: evaluación cualitativa

En el Anexo 1 se presenta una serie de preguntas que el Evaluador podrá realizar a los responsables políticos a los que se dirige el Estudio de Mercado 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	287 descargas de la web de la CNMC.	Registro interno de la CNMC

## 2.3 Eficiencia

### 2.3.1 Eficiencia para 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 Estudio de Mercado el marco reglamentario?</i>	X	
<i>¿Se encuentran las recomendaciones del Estudio de Mercado alineadas con las medidas existentes en el sector?</i>	X	
<i>¿Es posible identificar otros actos de la CNMC (especialmente Estudios de Mercado anteriores) que sean consistentes con las recomendaciones y los argumentos clave del Estudio de Mercado?</i>		X
<i>¿Menciona el Estudio de Mercado los principios de competencia que son relevantes para el mercado específico?</i>	X	
<i>¿Existen claras incoherencias con actos anteriores de la CNMC, especialmente con Informes de Unidad de Mercado?</i>		X
<i>¿Están claramente identificados los órganos de toma de decisiones? ¿Son ellos los encargados de implementar posibles recomendaciones?</i>	X	

## 3 Análisis de impacto

### 3.1 Impacto directo<sup>1</sup>

#### Consideraciones generales:

- En nuestro análisis, consideramos 'implementados' aquellos cambios normativos que están en línea con las recomendaciones de la CNMC, independientemente de si estos se realizaron antes o después de la publicación del Estudio de Mercado.
- Asimismo, los cambios legislativos que no estén plenamente en consonancia con las recomendaciones de la CNMC se considerarán «parcialmente aplicados». De nuevo, esta categorización se lleva a cabo sin considerar si estos se llevaron a cabo antes o después de la publicación del Estudio de Mercado.
- Cuando el cumplimiento de una recomendación no sea evaluable, ya sea porque no es aplicable al caso concreto o porque dicha recomendación dependa de una recomendación previa ya satisfecha, la consideraremos 'no evaluable'.

Fallo de mercado OCDE	Recomendación de la CNMC	Acción / Acto con el que se cumple	Resultado	Estado de la implementación
A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertas bienes o servicios	1) Pasar a un régimen no limitativo del número de operadores de autorización, sabiendo que éste proporciona importantes beneficios a los consumidores, pero que requiere de la adaptación de los esquemas de supervisión.	<b>Consideraciones particulares</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Hay 3 regiones (Castilla La Mancha, Canarias y Madrid) donde el régimen de autorización ya existía antes de las recomendaciones de la CNMC. Por tanto, la 'implantación' de este cambio en el sistema de Inspecciones Técnicas de Vehículos no puede atribuirse al Estudio de Mercado, pero el régimen actual está en línea con la recomendación de la CNMC. Luego se clasifica como "implementado".</li> <li>b) Hay 1 región (Cataluña) donde se introdujeron algunas modificaciones tras las recomendaciones de la CNMC. A continuación, se clasifica como "parcialmente implementado". Sin embargo, estas modificaciones aún no implicaron un cambio en el sistema de Inspección Técnica de Vehículos, por lo que el impacto potencial no puede ser evaluado en esta etapa. Es por eso que para las recomendaciones posteriores se considera 'no evaluable'.</li> <li>c) Hay 1 región (Baleares) donde entró en vigor un régimen mixto (concesión y autorización) antes de las recomendaciones de la CNMC. Por lo tanto, el</li> </ul>		

<sup>1</sup> Fuente: Entregable 3.

		régimen actual está parcialmente en línea con la recomendación de la CNMC. A continuación, se clasifica como «Parcialmente implementado».		
		<b><u>Implementado</u></b> <b>Castilla La Mancha:</b> Decreto 8/2019, de 5 marzo. <b>Canarias:</b> Ley 2/2018, de 28 de septiembre. <b>Madrid:</b> La Ley 7/2009, de 15 de diciembre, y el Decreto 8/2011, de 17 de febrero.	<b><u>Implementado</u></b> Castilla La Mancha, Canarias y Madrid ya contaban con un régimen de autorización.	<b><u>Implementado</u></b> Castilla la Mancha, Canarias and Madrid.
		<b><u>Parcialmente implementado</u></b> <b>Cataluña:</b> Decreto-ley 45/2020, de 17 de noviembre. <b>Baleares:</b> Ley 4/2014, de 20 de junio.	<b><u>Parcialmente implementado</u></b> Baleares: el sistema vigente prevé tanto un régimen de concesión como de autorización, por lo que entendemos que la recomendación de la CNMC no se cumple plenamente.	<b><u>Parcialmente implementado</u></b> Cataluña and Baleares.
		<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes	<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes	<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes
A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertas bienes o servicios	2) 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 a través de los cánones. b. Analizar la viabilidad de aumentar el número	<b>Consideraciones particulares</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Para las 3 regiones donde ya existía el régimen de autorización antes de las recomendaciones de la CNMC la base de datos legal considera que la implementación es 'No Evaluable'.</li> <li>b) Para Cataluña, como las modificaciones aún no implicaban un cambio en el sistema de Inspecciones Técnicas de Vehículos, la base de datos legal consideró que la implementación también es 'No Evaluable'.</li> <li>c) Para Baleares, se considera «parcialmente ejecutado». Dado que el sistema en vigor prevé tanto un régimen de concesión como de autorización, entendemos que la recomendación de la CNMC no se sigue plenamente.</li> <li>d) Como resultado, no se puede evaluar ninguna "Acción" o "Resultado".</li> </ul>		

	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.		<b><u>Non-evaluable</u></b> Castilla la Mancha, Canarias, Madrid and Cataluña
		<b><u>Parcialmente implementado</u></b> <b>Baleares:</b> el sistema vigente prevé tanto un régimen de concesión como de autorización, por lo que entendemos que la recomendación de la CNMC no se sigue plenamente.	<b><u>Parcialmente implementado</u></b> Baleares
			<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes
A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertas bienes o servicios	3) 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.		<b><u>Non-evaluable</u></b> Castilla la Mancha, Canarias, Madrid and Cataluña
		<b><u>Parcialmente implementado</u></b> <b>Baleares:</b> el sistema vigente prevé tanto un régimen de concesión como de autorización, por lo que entendemos que la recomendación de la CNMC no se cumple plenamente.	<b><u>Parcialmente implementado</u></b> Baleares
			<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes
A1. Concesión de derechos exclusivos para ofertas bienes o servicios	4) 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.		<b><u>No evaluable</u></b> Castilla la Mancha, Canarias, Madrid and Cataluña
		<b><u>Parcialmente implementado</u></b> <b>Baleares:</b> el sistema vigente prevé tanto un régimen de concesión como de autorización, por lo que entendemos que la recomendación de la CNMC no se cumple plenamente.	<b><u>Parcialmente implementado</u></b> Baleares
			<b><u>No implementado</u></b> Regiones restantes

### 3.2 Impacto sobre el mercado específico<sup>2</sup>

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; and	<p>1) Pasar a un régimen no limitativo del número de operadores de autorización, sabiendo que éste proporciona importantes beneficios a los consumidores, pero que requiere de la adaptación de los esquemas de supervisión.</p> <p>2) 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:</p> <p>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 a través de los cánones.</p> <p>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</p>	Estructura de mercado	Número de operadores	<p>De la revisión de literatura llevada a cabo por la CNMC, se encuentra que el número de operadores puede incrementarse un <b>12%</b> al reducirse las barreras a la entrada.</p> <p>Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.</p>	Se recomienda aplicar un incremento potencial en el número de operadores del <b>12%</b> derivado de la reducción de las barreras de entrada. (Referido por la CNMC en UM/033/15)	<p>La pérdida de operadores en aquellas regiones donde no se siguieron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC se estima en <b>5,52 empresas</b>.<sup>(1)</sup></p> <p>Fuente de datos: SABI y AECA, 2019.</p>
		Ventas/Facturación	Incremento potencial de las ventas	<p>De la revisión de literatura llevada a cabo por la CNMC, se encuentra que las ventas pueden incrementarse entre el <b>4% y el 11%</b> al reducirse las barreras a la entrada.</p> <p>Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.</p>	En aras de ser conservadores, se recomienda aplicar un incremento potencial de las ventas del <b>5%</b> derivado de la reducción de las barreras de entrada. (Referido por la CNMC en UM/074/14).	<p>La pérdida de ventas/facturación en aquellas regiones donde no se aplicaron o se aplicaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC se estima en <b>46,9 millones de euros</b>.<sup>(2)</sup></p> <p>Fuente de datos: Ministerio de Industria, 2015-2019 (Número de inspecciones técnicas por región); FACUA, 2015-2019 (Precio medio de las inspecciones técnicas por</p>

<sup>2</sup> Véase el Anexo 6 para más detalles acerca de la metodología empleada para la evaluación de impacto.

	<p>instalados.</p> <p>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.</p>					región) y estudio de mercado de la CNMC ITV (Tasa media de absentismo de los vehículos).
		<b>Trabajo y empleo</b>	Número de empleados	<p>De la revisión de literatura llevada a cabo por la CNMC, se encuentra que el número de empleados puede incrementarse entre el 1% y el 12% tras la eliminación de las barreras de entrada. (Referido por la CNMC en LA/03/2018).</p> <p>Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.</p>	En aras de ser conservadores, se recomienda aplicar un incremento potencial en el número de empleados del <b>5%</b> derivado de la reducción de las barreras de entrada.	<p>La pérdida de empleo en aquellas regiones donde las recomendaciones de la CNMC no se implementaron o se implementaron parcialmente se estima en <b>313 empleados</b>.<sup>(3)</sup></p> <p>Fuente de datos: SABI, 2019.</p>
	3) 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.	<b>Satisfacción de los consumidores</b>	Tiempos de espera	De la revisión de literatura llevada a cabo por la CNMC, se encuentra que el tiempo de espera puede reducirse <b>entre un 2% y un 7%</b> al reducir las barreras a la entrada.	En aras de ser conservadores, se recomienda aplicar una reducción potencial del tiempo de espera del <b>5%</b> derivado de la reducción de las barreras a la entrada.	La pérdida de bienestar del consumidor donde no se aplicaron o se aplicaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC se estima en <b>17,8 millones de euros</b> . <sup>(4)</sup>

	3) 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.			(Referido por la CNMC en UM/085/15).  Las fuentes específicas de donde se extraen estos parámetros se presentan en el Anexo 2.		Fuente de datos: Ministerio de Trabajo y Economía Social, 2015-2019 (Niveles de salario mínimo nacional) y noticias de prensa (Tiempos medios de espera en Inspecciones Técnicas de Vehículos).
		<b>Precios</b>	Precio medio por servicio	A partir de su revisión bibliográfica, la CNMC constató que las subidas de precios en los casos de barreras de entrada oscilaban entre el <b>3% y el 35%</b> .  Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.	Para ser conservadores, recomendamos aplicar una posible disminución de los precios del <b>5%</b> derivada de la reducción de las barreras de entrada. (Aplicado por la CNMC en UM/033/15).	La pérdida de bienestar en aquellas regiones donde las recomendaciones de la CNMC no se aplicaron o se aplicaron parcialmente se estima en <b>147 millones de euros</b> . <sup>(5)</sup>  Fuente de datos: Ministerio de Industria, 2015-2019 (Número de inspecciones técnicas por región) y FACUA, 2015-2019 (Precio medio de las inspecciones técnicas por región)

Notas: (1) Para aquellas regiones donde las recomendaciones no se han implementado, se ha asumido una pérdida potencial del 12%; para aquellas regiones con una implementación parcial, se ha asumido una pérdida potencial del 6%. (2) Para aquellas regiones donde las recomendaciones no se han implementado, se ha asumido una disminución potencial del 5% en la tasa de absentismo; para aquellas regiones con una implementación parcial, se ha asumido una disminución potencial del 2,5%. (3) En el caso de las regiones en las que no se han aplicado las recomendaciones, se ha supuesto una disminución potencial del 5 %; para aquellas regiones con una implementación parcial, se ha asumido una disminución potencial del 2,5%. (4) En el caso de las regiones en las que no se han aplicado las recomendaciones, se ha supuesto una disminución potencial del 5 %; para aquellas regiones con una implementación parcial, se ha asumido una disminución potencial del 2,5%. (5) Para aquellas regiones donde las recomendaciones no se han implementado, se ha asumido una disminución potencial del 5%; para aquellas regiones con una implementación parcial, se ha asumido una disminución potencial del 2,5%.



### 3.3 Impacto sobre la economía general

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

En 2019, el sector de ITV's representó solo el 0,07% del PIB nacional<sup>3</sup>. A nivel regional, Castilla La Mancha es la que aporta una mayor contribución del sector a la economía, con un 0,16% del PIB regional. Le siguen Cantabria (0,12%), La Rioja (0,11%), Galicia (0,11%) y Castilla y León (0,11%)<sup>4,5</sup>.

Por lo tanto, en principio, dada la limitada contribución de este sector específico a la economía, no cabría esperar un efecto indirecto significativo en la economía en general.

<sup>3</sup> Calculado como el cociente entre la facturación estimada y el PIB nacional.

<sup>4</sup> La contribución regional al PIB nacional se muestra en el Anexo 7.

<sup>5</sup> Se llega a conclusiones similares si se utilizan años anteriores.

## 4 Conclusiones

A continuación, se presentan las principales conclusiones extraídas de la evaluación del Estudio de Mercado:

- El mercado de servicios de inspección técnica de vehículos (ITV) presenta una regulación heterogénea en las diferentes regiones españolas. Si bien la principal diferencia radica en los regímenes de concesión de las licencias para operar en el mercado, también existen diferencias en cuanto al establecimiento de las tarifas de servicio y la incompatibilidad accionarial. La mayoría de las regiones tienen un régimen de franquicia restrictivo, que limita la entrada en el mercado y regula los aranceles.
- De acuerdo con la información disponible en bases de datos sectoriales y fuentes públicas, existen **80 operadores activos** en el mercado de ITVs, considerando también las gestionadas por los gobiernos regionales<sup>6</sup>. La **facturación total del sector fue de 924 millones** de euros en 2019, año en el que se realizaron **23,6 millones de inspecciones**. Además, el empleo en este sector asciende a aproximadamente **9.000 empleados**.
- Las recomendaciones de la CNMC se dirigen a los diferentes niveles de la Administración: algunas de ellas se dirigen al Gobierno central, mientras que otras se hacen a los gobiernos autonómicos. Estas últimas son más específicas en cuanto al objetivo que persiguen y se centran en la transición de un sistema de concesiones a un sistema de autorización, liberalizando así la entrada en el mercado.
- La evaluación se ha centrado en analizar las recomendaciones más relevantes que podrían haber tenido un impacto en los principales indicadores del mercado. El resultado del análisis es que **casi ninguna de estas recomendaciones se ha aplicado en casi ninguna de las regiones españolas**. En consecuencia, **no cabría esperar un impacto económico significativo en el sector, ni en el conjunto de la economía española**. Sin embargo, se ha cuantificado la pérdida de bienestar de los consumidores que habría resultado de la ausencia de implementación de las recomendaciones de la CNMC<sup>7</sup>. Los resultados muestran que, en aquellas regiones donde las recomendaciones no se implementaron, o se implementaron parcialmente:
  - La pérdida potencial de ventas se estima en **46,9 millones de euros**.
  - La pérdida potencial de operadores se estima en **5,52 empresas**.
  - La pérdida potencial de empleo se estima en **313 empleados**.
  - Los precios podrían haberse reducido potencialmente en un 5%. Por lo tanto, la pérdida de bienestar del consumidor en términos de ventas pagadas en exceso o facturación se estima en **147 millones de euros**.
  - Por último, si se hubieran aplicado las recomendaciones, se podría haber logrado una posible disminución del tiempo de espera, lo que habría dado lugar a un aumento adicional en el bienestar de los consumidores. Dado que no se han implementado, la pérdida potencial en el bienestar de los consumidores en términos de tiempo de espera se estima en **17,8 millones de euros**.

<sup>6</sup> Estos 80 operadores pueden, no obstante, estar presentes en más de una Comunidad Autónoma. De ahí que, cuando se considera la dimensión regional en la tabla incluida en el Anexo 3, aparezca una cifra agregada de operadores que excede a dicho número.

<sup>7</sup> La metodología utilizada para la cuantificación del impacto se presenta en el Anexo 6.

- Dado que no puede considerarse que las recomendaciones de la CNMC se hayan aplicado como consecuencia del Estudio de Mercado y la limitada contribución del sector a la economía nacional (PIB), **no cabría esperar, en principio, un impacto más amplio en la economía española.**

## 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 Estudio?*
- *¿Cuáles eran las necesidades que el Estudio de Mercado pretendía abordar?*
- *¿Qué tan urgentes eran las cuestiones que debía abordar el Estudio de Mercado?*

#### **Partes interesadas**

- *¿Alguna vez ha expresado su preocupación a los responsables políticos sobre posibles problemas de competencia en el mercado?*
- *¿Se le consultó en alguna etapa de la preparación del Estudio de Mercado? En caso afirmativo, ¿en cuál?*
- *¿Ha generado usted (o su organización) activamente el debate sobre el marco regulatorio?*
- *¿Ha utilizado el Estudio de Mercado para obtener una mejor comprensión del marco regulatorio?*

### *Evaluación cualitativa: efectividad*

#### **Responsables políticos**

- *Describa su conocimiento general del Estudio de Mercado y su familiaridad con él*
- *¿Se utilizó el Estudio de Mercado durante los comités/reuniones con el objetivo de actualizar o reformar el marco regulatorio?*
- *¿Cuál fue el uso principal del Estudio de Mercado durante el proceso de formulación de políticas?*
- *¿Cree que el Estudio de Mercado fue lo suficientemente claro? ¿Es coherente con las necesidades y los objetivos de las reformas regulatorias?*
- *¿Fueron los resultados del Estudio de Mercado un factor claro en su toma de decisiones final?*
- *¿Habría llevado a cabo las mismas reformas incluso sin el Estudio de Mercado?*

#### **Partes interesadas**

- *¿Considera que el Estudio de Mercado capta las cuestiones clave que afectan al mercado de referencia?*
- *¿Cree que las recomendaciones del Estudio de Mercado fueron claras y bien diseñadas?*
- *¿Estuvo involucrado en algún focal group? En caso afirmativo, ¿se tuvieron en cuenta sus consideraciones?*
- *¿Ha utilizado el Estudio de Mercado para obtener una mejor comprensión del marco regulatorio?*

### **Expertos**

- *¿Considera que el Estudio de Mercado es coherente con el marco regulatorio y los principios generales del derecho de la competencia?*
- *¿Cree que las recomendaciones fueron lo suficientemente claras como para ser aplicadas eficazmente por los responsables políticos pertinentes?*
- *En general, ¿cómo juzgaría la utilidad potencial del Estudio de Mercado?*

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

Indicador	Parámetros			Fuentes
	Encontrado en la literatura	Valor medio	Valor recomendado	
<b>Reducción del tiempo de espera</b>	2%-7%	5%	5%	OFT – Office of Fair Trading (2003): The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK.
<b>Reducción de precios</b>	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.
<b>Aumento del empleo</b>	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).
<b>Aumento de las ventas y la producción</b>	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.
<b>Aumento del número de operadores</b>	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. Distribución regional de los operadores del mercado en 2019

	Nº de operadores (2019)
ANDALUCÍA	1
ARAGÓN	5
ASTURIAS	1
BALEARES	3
CANARIAS	7
CANTABRIA	2
CASTILLA LA MANCHA	25
CASTILLA Y LEÓN	4
CATALUÑA	5
CEUTA	1
EXTREMADURA	1
GALICIA	1
MADRID	26
MELILLA	1
MURCIA	10
NAVARRA	2
PAÍS VASCO	4
LA RIOJA	4
C. VALENCIANA	5
<b>TOTAL</b>	<b>108</b>

Fuente: Datos extraídos de la base de datos AECA (<https://www.aeca-itv.com/la-itv/listado-por-comunidades-autonomas/>) y SABI.

## Anexo 4. Impacto económico potencial por región

	Pérdida potencial de ventas/volumen de negocios (€, 2015-2019)	Posible pérdida de creación de empleo (# de empleados, 2019)	Pérdida potencial de nuevos operadores (# de empresas, 2019)	Pérdida de bienestar del consumidor en términos de tiempos de espera (€, 2015-2019)	Pérdida de bienestar de los consumidores en términos de sobreprecio (€, 2015-2019)
ANDALUCÍA	10.795.878	81	0,12	4.666.318	33.827.128
ARAGÓN	2.371.260	17	0,60	838.119	7.429.959
ASTURIAS	1.522.976	10	0,12	620.914	4.771.997
BALEARES	939.645	5	0,18	347.508	3.016.036
CANARIAS	0	0	0,00	0	0
CANTABRIA	1.190.917	7	0,24	377.537	3.731.546
CASTILLA LA MANCHA	0	0	0,00	0	0
CASTILLA Y LEÓN	4.942.812	31	0,48	1.731.948	15.487.499
CATALUÑA	4.753.393	30	0,30	1.803.774	15.257.251
CEUTA	129.356	1	0,12	38.167	405.316
EXTREMADURA	1.436.079	13	0,12	674.343	4.499.721
GALICIA	5.465.412	35	0,12	1.997.358	17.124.981
MADRID	0	0	0,00	0	0
MELILLA	123.889	1	0,12	49.179	388.185
MURCIA	2.400.286	17	1,20	905.274	7.520.908
NAVARRA	1.043.972	9	0,24	507.553	3.271.115
PAÍS VASCO	2.550.498	14	0,48	840.748	7.991.569
LA RIOJA	632.820	5	0,48	254.546	1.982.840
C. VALENCIANA	6.608.792	38	0,60	2.144.878	20.707.576
<b>TOTAL</b>	<b>46.907.986</b>	<b>313</b>	<b>5,52</b>	<b>17.798.161</b>	<b>147.413.627</b>

Notas: (1) El aumento potencial de las ventas se estima suponiendo que la tasa de absentismo considerada por la CNMC en el Estudio de Mercado de ITVs (23,31%) se reduzca un 5% en aquellas regiones donde no se implementaron las recomendaciones de la CNMC o un 2,5% en aquellas en las que se implementaron parcialmente. (2) Tanto las tasas de absentismo fácticas como las reducidas se aplican al hipotético número total de inspecciones en el mercado (es decir, el número de inspecciones si la tasa de absentismo hubiera sido nula) y se supone que la comparación de las cifras resultantes refleja el posible aumento del volumen. (3) El tiempo de espera asociado a la pérdida de bienestar del consumidor se cuantifica utilizando una metodología comúnmente conocida para estimar el valor del tiempo bajo el cual la pérdida de bienestar puede aproximarse por el salario por hora que una persona podría ganar si no hubiera tenido que estar esperando (ver, por ejemplo, Harvard Medical School (2015), "Le cuesta \$ 43 cada vez que espera al médico").



Disponible: <https://hms.harvard.edu/news/costs-you-43-every-time-you-wait-doctor>). (4) En la última columna, se supone que la pérdida de bienestar del consumidor es el posible sobrecoste pagado por los consumidores multiplicado por el número de inspecciones en cada región.

## Anexo 5. Precios medios de las inspecciones de vehículos por región, 2014-2019

### *Precios medios reales por región (€), 2014-2019*

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ANDALUCÍA	33,17	33,10	33,10	33,07	33,10	33,10
ARAGÓN	40,35	40,35	40,35	40,35	40,87	41,81
ASTURIAS	34,00	34,00	34,00	35,55	35,55	35,55
BALEARES	39,32	39,38	39,38	39,27	39,77	39,77
CANARIAS	38,32	36,30	36,30	36,27	36,93	37,20
CANTABRIA	36,30	45,95	45,65	45,63	45,63	44,72
CASTILLA LA MANCHA	46,01	40,65	40,65	39,55	39,57	39,57
CASTILLA Y LEÓN	40,59	40,90	40,90	40,89	40,90	40,90
CATALUÑA	51,10	36,95	38,90	38,91	38,92	38,92
CEUTA	38,90	48,00	47,75	48,04	48,82	49,94
EXTREMADURA	45,97	29,25	32,00	29,23	31,37	31,37
GALICIA	26,19	38,90	38,65	39,12	39,35	39,63
MADRID	36,17	45,35	45,05	45,58	48,53	48,41
MELILLA	44,31	34,85	38,50	34,60	35,39	36,21
MURCIA	38,50	39,13	39,13	39,11	37,53	36,33
NAVARRA	34,55	29,40	29,40	29,40	29,40	29,40
PAÍS VASCO	42,45	42,82	42,65	42,79	43,48	44,48
LA RIOJA	39,47	35,95	35,95	35,92	35,92	35,92
C. VALENCIANA	48,09	45,95	42,95	45,97	43,02	42,09

*Nota: Las regiones que implementaron las recomendaciones de la CNMC están resaltadas en verde.*

*Fuente: FACUA, Informes anuales sobre los precios de las inspecciones de vehículos*

**Precios medios contrafactuales por región que habrían resultado de la reducción de las barreras regulatorias de entrada (€), 2014-2019**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ANDALUCÍA	31,59	31,52	31,52	31,50	31,52	31,52
ARAGÓN	38,42	38,43	38,43	38,42	38,92	39,82
ASTURIAS	32,38	32,38	32,38	33,86	33,86	33,86
BALEARES	38,36	38,41	38,41	38,31	38,80	38,80
CANARIAS	38,32	36,30	36,30	36,27	36,93	37,20
CANTABRIA	34,57	43,76	43,48	43,46	43,46	42,59
CASTILLA LA MANCHA	46,01	40,65	40,65	39,55	39,57	39,57
CASTILLA Y LEÓN	38,66	38,95	38,95	38,94	38,95	38,95
CATALUÑA	49,85	36,05	37,95	37,96	37,97	37,97
CEUTA	37,05	45,71	45,48	45,75	46,49	47,56
EXTREMADURA	43,78	27,86	30,48	27,83	29,88	29,88
GALICIA	24,94	37,05	36,81	37,25	37,47	37,74
MADRID	36,17	45,35	45,05	45,58	48,53	48,41
MELILLA	42,20	33,19	36,67	32,95	33,70	34,48
MURCIA	36,67	37,26	37,26	37,25	35,74	34,60
NAVARRA	32,90	28,00	28,00	28,00	28,00	28,00
PAÍS VASCO	40,43	40,78	40,62	40,75	41,41	42,36
LA RIOJA	37,59	34,24	34,24	34,20	34,20	34,20
C. VALENCIANA	45,80	43,76	40,90	43,78	40,97	40,09

Notas: (1) Las regiones que aplicaron las recomendaciones de la CNMC se destacan en verde; (2) Para aquellas regiones que aplicaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC, estimamos una reducción potencial de los precios del 2,5%; (3) Para aquellas regiones que no aplicaron ninguna de las recomendaciones de la CNMC, estimamos una reducción potencial de los precios del 5%.

Fuente: FACUA, Informes anuales sobre los precios de las inspecciones de vehículos

## Anexo 6. Metodología de evaluación de impacto

Con el fin de cuantificar el impacto económico potencial del Estudio de Mercado en los consumidores, se han aplicado varios supuestos basados en la literatura económica comúnmente referida por la CNMC a los principales indicadores en el mercado ITV. Estos son: (1) Número de operadores; (2) Empleo; (3) Ventas/Volumen de negocios; (4) Tiempo de espera; y (5) Precios.

Como se ha indicado anteriormente, dado que las recomendaciones de la CNMC no se han aplicado, hemos estimado el impacto económico que se habría producido si estas recomendaciones hubieran sido seguidas por los gobiernos destinatarios. Es decir, hemos cuantificado la potencial pérdida de bienestar de los consumidores derivada de la falta de implementación de las recomendaciones de la CNMC. Para ello, hemos aplicado un parámetro específico a cada uno de los indicadores mencionados para estimar cuál habría sido la magnitud de dicha variable si se hubieran implementado estas recomendaciones. En términos generales:

- Cuando no se aplica la recomendación de la CNMC, el parámetro de referencia se aplica al indicador analizado, suponiendo un efecto total (100%).
- Cuando la recomendación de la CNMC se ha aplicado parcialmente, el parámetro de referencia se aplica al indicador analizado, suponiendo un efecto del 50%.
- Por último, cuando la recomendación se haya aplicado plenamente o la regulación aplicable ya esté en consonancia con esta recomendación, no se estima ningún efecto, ya que no se produciría una pérdida de bienestar para los consumidores.

En las siguientes líneas, proporcionamos el detalle de la cuantificación realizada para cada uno de los indicadores económicos analizados.

### (1) Número de operadores

- El número de operadores en el mercado ITV se ha extraído de la base de datos SABI y AECA.
- La literatura económica concluye que el número de operadores aumenta potencialmente en un 12% después de una eliminación de las barreras de entrada.
- Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, se estimó el potencial incremento del número de operadores que podría haber surgido en aquellas regiones donde no se implementaron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC suponiendo un aumento potencial del 12% y el 6%, respectivamente. Como se ha dicho anteriormente, no se estima ningún aumento potencial para aquellas regiones donde la regulación ya estaba en línea con las recomendaciones de la CNMC.

### (2) Empleo

- El número de empleados en el sector se ha extraído de la base de datos SABI.
- La literatura económica encuentra que, después de eliminar las barreras de entrada, el número de empleados aumenta potencialmente entre un 1% y un 10%. Siguiendo un enfoque conservador, hemos asumido un aumento del 5% como parámetro de referencia.
- Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, el potencial incremento del número de empleados que podría haber surgido en aquellas regiones donde no se implementaron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC se ha estimado suponiendo un aumento potencial del 5% y del 2,5%, respectivamente. Como se ha

dicho anteriormente, no se estima ningún aumento potencial para aquellas regiones donde la regulación ya estaba en línea con las recomendaciones de la CNMC.

### (3) Precios

Con el fin de estimar el sobrecoste pagado por los consumidores como consecuencia de no haber eliminado las barreras de entrada, se ha cuantificado el exceso de facturación obtenido por los operadores incumbentes en el mercado, tal y como recomienda la CNMC.

La facturación en el escenario fáctico se ha calculado como el producto entre el número de inspecciones anuales de 2015 a 2019 y el precio medio de los servicios de ITV durante esos años.

La facturación en el escenario contrafáctico se ha estimado aplicando la hipótesis indicada anteriormente sobre el precio de los servicios ITV (suponiendo que el número de inspecciones anuales se hubiera mantenido constante, ya que son obligatorias).

- El número de inspecciones anuales procede del Ministerio de Industria.
- El precio medio anual de los servicios de ITV se ha extraído de FACUA.
- La literatura económica encuentra que la eliminación de las barreras de entrada podría conducir a una posible disminución en los precios de entre el 4% y el 35%. Siguiendo un enfoque conservador, y en línea con estudios previos publicados por la CNMC, hemos considerado como parámetro de referencia un descenso del 5%.
- Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, se ha estimado la posible disminución de precios que podría haberse producido en aquellas regiones donde no se implementaron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC suponiendo una disminución potencial del 5% y del 2,5%, respectivamente. Como se ha dicho anteriormente, no se estima una disminución potencial para aquellas regiones donde la regulación ya estaba en línea con las recomendaciones de la CNMC.

### (4) Ventas/Facturación derivada del absentismo

Para estimar el incremento potencial de las ventas derivado de una reducción de las barreras de entrada, tal y como recomienda la CNMC, hemos cuantificado, en primer lugar, la facturación adicional que podría haberse alcanzado entre 2015 a 2019. Para llevar a cabo esta estimación, se ha aplicado a la facturación estimada previamente durante el periodo analizado la tasa media de absentismo de vehículos indicada por la CNMC en el Estudio de Mercado (23,31% en 2013).

Una vez calculada la facturación no alcanzada debido al absentismo, se procede a cuantificar el potencial impacto económico que podría haber surgido si se hubieran aplicado plenamente las recomendaciones de la CNMC.

- La tasa media de absentismo de los vehículos se ha extraído del Estudio de Mercado de la CNMC.
- La literatura económica encuentra que la eliminación de las barreras de entrada podría conducir a un aumento potencial de las ventas del 5%.
- Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, se estima el potencial incremento de ventas que podría haber surgido en aquellas regiones donde no se implementaron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC suponiendo un aumento potencial del 5% y 2,5%, respectivamente. Como se ha indicado anteriormente, no se estima ningún incremento potencial para aquellas regiones en las que el reglamento ya estaba en línea con las recomendaciones de la CNMC.

(5) Tiempos de espera

Con el fin de estimar la pérdida potencial en el bienestar de los consumidores derivada de los mayores tiempos de espera como consecuencia de no aplicar las recomendaciones de la CNMC, hemos cuantificado, en primer lugar, la probable reducción de las horas de espera asociada a la eliminación de las barreras de entrada. Para monetizar esta magnitud, utilizamos datos sobre el salario mínimo en España por hora.

- El salario mínimo durante el periodo analizado se ha extraído del Banco de España.
- El tiempo medio de espera en los servicios de ITV se ha extraído de varias noticias de prensa.
- El número de inspecciones anuales procede del Ministerio de Industria.
- La literatura económica encuentra que la eliminación de las barreras de entrada podría conducir a una posible disminución en el tiempo de espera de entre el 2% y el 7%. Siguiendo un enfoque conservador, y en línea con estudios previos publicados por la CNMC, hemos considerado como parámetro de referencia un descenso del 5%.
- Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, se ha estimado la posible disminución del tiempo de espera que podría haberse producido en aquellas regiones donde no se implementaron o se implementaron parcialmente las recomendaciones de la CNMC suponiendo una disminución potencial del 5% y del 2,5%, respectivamente. Como se ha dicho anteriormente, no se estima una disminución potencial para aquellas regiones donde la regulación ya estaba en línea con las recomendaciones de la CNMC.
- La pérdida de bienestar de los consumidores se computa, finalmente, multiplicando el salario mínimo por hora por la reducción potencial del número de horas de espera asociada a la aplicación de las recomendaciones de la CNMC, multiplicada por el número de inspecciones realizadas entre 2015 y 2019.

## Anexo 7. Contribución regional de los servicios de ITV al PIB nacional, 2019

	2019
ANDALUCÍA	0,08%
ARAGÓN	0,10%
ASTURIAS	0,08%
BALEARES	0,07%
CANARIAS	0,10%
CANTABRIA	0,12%
CASTILLA LA MANCHA	0,16%
CASTILLA Y LEÓN	0,11%
CATALUÑA	0,05%
CEUTA	0,10%
EXTREMADURA	0,10%
GALICIA	0,11%
MADRID	0,05%
MELILLA	0,09%
MURCIA	0,10%
NAVARRA	0,06%
PAÍS VASCO	0,04%
LA RIOJA	0,11%
C. VALENCIANA	0,07%
<b>Contribución agregada al PIB</b>	<b>0,07%</b>

*Nota: La contribución regional se define como la relación entre la facturación sectorial regional y el PIB regional.  
Fuente: Elaborado por KPMG utilizando datos del INE (PIB), del Ministerio de Industria (nº de inspecciones) y de FACUA (precio medio por inspección).*