Título del acto: UM/037/19 REGLAMENTO TRANSPORTES TERRESTRES

Artículo invocado por la CNMC: Art. 27 LGUM

Año de publicación: 2019 (Recurso) / 2020 (Sentencia del Tribunal Supremo)

Código CNAE del sector relevante: H.4939.- Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.

Evaluación del impacto de la CNMC

Recurso contencioso-administrativo

al amparo del art. 27 LGUM

Valdani Vicari & Associati
ECONOMICS & POLICY

KPMG

1 Introducción

1.1 Características clave de la evaluación

1.1.1 Breve descripción del mercado evaluado

Los vehículos autorizados en el sector del transporte de mercancías por carretera se pueden clasificar según su peso (en vehículos ligeros o pesados) y su naturaleza (según sea transporte público o privado). Según datos del Observatorio del Transporte por Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento, a julio de 2019 había 480.072 vehículos autorizados de transporte de mercancías con tracción propia, de los cuales la mayor parte (74%) corresponde a la categoría de transporte público. Por tanto, se podría afirmar que el requisito de antigüedad objeto del recurso, por el cual se exigía una antigüedad máxima de cinco meses del vehículo o vehículos para poder obtener una autorización nueva de transporte público de mercancías por carretera, afecta a una parte considerable del mercado.

Asimismo, destaca la fuerte presencia de empresas con un único vehículo autorizado, mostrando que el sector está fuertemente atomizado y, por tanto, con alta presencia de pequeñas y medianas empresas y empresarios autónomos. Utilizando datos del Ministerio de Fomento, a julio de 2019, entre los vehículos ligeros, el 70% de las empresas tenía un solo vehículo autorizado, frente al 5% de estas que disponía de más de 5 vehículos. En el caso de los vehículos pesados, el 50% de las empresas poseía un único vehículo autorizado, mientras que el 17% de estas tenía más de 5 vehículos.

Siguiendo con la descripción del sector de transporte público de mercancías por carretera y tomando como referencia los datos ya citados del Observatorio del Transporte por Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento, el 70% de los vehículos autorizados en la categoría de transporte público eran vehículos pesados, con una antigüedad media de la flota de 9,4 años y el 30% restante eran vehículos ligeros, con una antigüedad media de 8,7 años. Por último, se observa que más del 40% de los vehículos pesados y del 38% de los vehículos ligeros tienen una antigüedad superior a los 10 años, por lo que puede concluirse que el parque de vehículos de transporte público de mercancías por carretera en España muestra un nivel alto de envejecimiento.

1.1.2 Breve descripción del fallo de mercado y justificación del acto

El recurso interpuesto tiene por objeto la anulación del artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, al considerar que vulnera los principios de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la Ley 20/2013 de Garantía de Unidad de Mercado; y la prohibición de requisitos de naturaleza económica del artículo 18.2.g) de dicha Ley.

En concreto, el artículo controvertido señala que: "2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de cinco meses, contados desde su primera matriculación".

Tal y como señalan el propio recurso y el informe económico que lo acompaña, según la CNMC, el requisito de antigüedad de cinco meses aplicado a las nuevas autorizaciones generaría una barrera

de entrada a la competencia que desincentivaría que los operadores actuales inviertan recursos en modernizar su flota y aportar un servicio de mayor calidad con menor impacto medioambiental.

1.1.3 Objetivos específicos y principales conclusiones del acto

El objeto del recurso es la nulidad del requisito de una antigüedad máxima de cinco meses del vehículo o vehículos exigida para la obtención de una autorización nueva de transporte público de mercancías por carretera.

Dicho requisito es contrario a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, por varios motivos: i) no se ha motivado su necesidad por razón imperiosa de interés general, ni se ha justificado su proporcionalidad ni adecuación para los objetivos pretendidos, ii) es una medida incoherente en relación al resto de requisitos de antigüedad establecidos en el Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT)1, iii) la medida introduce una distorsión en el mercado al generar un sobrecoste injustificado a los nuevos operadores.

2 Evaluación del acto

2.1 Relevancia

2.1.1 Relevancia del sector

Siguiendo la metodología propuesta en este Entregable, se ha considerado, para evaluar la relevancia del sector, la facturación, el número de operadores y las cifras de empleo registradas en las bases de datos financieras bajo el código CNAE indicado por la CNMC[1] (*H.4939.- Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.*) [2].

Sin embargo, el Evaluador debe tener en cuenta que estas cifras incluyen sólo aquellas empresas españolas en dicho subsector de transporte que presentan cuentas financieras. Es decir, no se estaría teniendo en consideración los transportistas autónomos.

La tabla a continuación presenta dos alternativas, ambas basadas en las cifras de facturación suministradas por la base de datos SABI. La primera considera el número de operadores registrados en SABI (sólo empresas) y la segunda, el número de operadores (empresas y autónomos) reportado por el Ministerio de Transportes.

Adicionalmente, el Evaluador debe tener presente que las cifras que se muestran más abajo pueden incluir una amplia gama de actividades y no estar, por tanto, exclusivamente limitadas al transporte de mercancías por carretera. Por lo tanto, para llevar a cabo una evaluación precisa del caso específico, **la CNMC deberá solicitar la información que considere necesaria a los agentes económicos individuales bajo análisis**.

Tabla 1: Relevancia del sector

Categoría	Indicador	Fuentes posibles	Resultados / Comentarios
Peso económico y estructura del mercado	Facturación del sector	Base de datos SABI	*La facturación total en el sector del transporte de viajeros en España en 2019 se estima en **3.222 millones de euros (0,26% del PIB nacional)**.*
	Número de empresas	Base de datos SABI Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: https://www.mitma.gob.es/transporte_terrestre#Profesionales_del_transporte	*El **número de operadores** en el sector del transporte de viajeros en España en 2019, basándonos en la información de la base de datos de SABI, se estima en **1.497 empresas**.* *El número de operadores en el sector del transporte de mercancías por carretera en España se estima en **101.499**, según el Ministerio de Transportes. Este número incluye no sólo a las **empresas**, sino también a los **autónomos**.*
	Número de vehículos	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: https://www.mitma.gob.es/transporte_terrestre#Profesionales_del_transporte	*El número de vehículos utilizados por el sector del transporte de viajeros en España en 2019 se estima en **353.765 vehículos (247.491 vehículos pesados)** según el Ministerio de Transportes.*

[1] Véase https://www.cnmc.es/expedientes/um03719.

[2] Alternativamente, el Evaluador podría analizar las cifras reportadas por las empresas registradas bajo el código CNAE *4941 – Transporte de mercancías por carretera* si considerase que esta actividad encaja mejor con la actividad económica objeto del acto analizado.

	Facturación media por empresa	Estimado por KPMG en base a datos de SABI sobre facturación y número de empresas del Ministerio de Transportes.	*Tomando la información proporcionada por la base de datos SABI, la facturación media por empresa en el mercado español en 2019 se estima en* ***2,2 millones de euros****.* *Atendiendo al número de operadores reportado por el Ministerio de Transportes, la facturación media por operador (incluyendo autónomos) se estima en* ***31.744 euros.***
Mercado laboral y empleo	Número total de empleados	Base de datos SABI	*El número de empleados en el sector de transporte de pasajeros en España en 2019, según la información de la base de datos SABI, se estima en* ***30.444 empleados****.*
Percepción de los consumidores y responsables políticos	¿Existe la percepción de que el sector necesita una reforma?	Encuestas/Entrevistas	*Véase Anexo 1*

2.1.2 Relevancia del acto

Tabla 2: Relevancia del acto

Fallo de mercado OCDE	Cuestión específica	Comentarios del acto / Entregable 3
A. Limita la capacidad de los proveedores para competir.	B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).	El requisito de antigüedad objeto de este recurso, además de ser desproporcionado e inadecuado, supone una barrera de entrada a los nuevos operadores en forma de sobrecostes por tener que adquirir un vehículo seminuevo en lugar de vehículos con más antigüedad que cumplan los requisitos necesarios para un transporte seguro y bajo en emisiones.

2.2 Efectividad

2.2.1 Alcance: evaluación cualitativa

El Tribunal Supremo, en su sentencia de 28 de septiembre de 2020, falló lo siguiente:

"Estimar el recurso contencioso-administrativo n.º 317/2019 interpuesto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, contra el artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas complementarias en materia de formación de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera."

"Anular el artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, en el inciso impugnado, referido en el fundamento de Derecho Sexto, por no ser ajustado a Derecho."

Tribunal Supremo	*Sí*	*Parcialmente*	*No*
¿La sentencia del Tribunal Supremo avaló la identificación de los fallos de mercado planteados por la CNMC en el recurso?	*X*		
¿El Tribunal Supremo falló en su sentencia en favor de la medida solicitada por el recurso interpuesto por la CNMC?	*X*		
¿Se emitieron votos particulares en contra de la sentencia?			*X*
¿Los votos particulares reforzaron la identificación de los fallos de mercado llevada a cabo por la CNMC en el recurso?			*N.A.*

2.2.2 Alcance: evaluación cuantitativa

Puede considerarse que el recurso de la CNMC y la sentencia del Tribunal Supremo tuvieron un impacto significativo en términos de publicación en prensa, si bien no fue tan relevante el número de descargas del documento relativo al acto disponible en la web de la CNMC.

Tipo de repercusión	Indicadores	Fuente de información
Sobre el público en general	367 descargas desde la web de la CNMC.	Registro interno de la CNMC
Sobre la Academia	Webs especializadas publicaron la noticia de la eliminación de barreras de entrada debida a la sentencia del Tribunal Supremo**:** https://elderecho.com/anulado-requisito-antiguedad-maxima-del-vehiculo-obtener-la-licencia-transporte-publico-mercancias	El Derecho
Sobre la prensa en general	Webs sectoriales también han publicado noticias sobre la eliminación de barreras de entrada derivadas de la sentencia del Tribunal Supremo: https://www.fenadismerencarretera.com/ya-no-hay-requisito-antiguedad-vehiculo-acceso-transporte/	Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). Transporte Profesional El Mercantil

	https://www.transporteprofesional.es/legislacion-normativa-transporte-logistica/publicada-la-orden-que-elimina-la-antigueedad-de-los-requisitos-de-acceso-al-transporte https://elmercantil.com/2020/10/01/el-supremo-anula-el-requisito-de-antiguedad-para-acceder-al-transporte-por-carretera/	

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***
¿Existen inconsistencias entre el acto y otros informes emitidos por la CNMC, incluidos Estudios de Mercado, Informes de Unidad de Mercado y otros Recursos contencioso-administrativos?		*X*
¿Existen claras inconsistencias entre el acto y otros Recursos contencioso-administrativos emitidos invocando los mismos principios?		*X*
¿El acto es contradictorio con otros Recursos contencioso-administrativos emitidos sobre casos que afectan al mismo sector económico?		*X*
¿El acto está en línea con los objetivos generales de la CNMC?	*X*	

3 Análisis de impacto

3.1 Impacto directo

Acción buscada por la CNMC	Acción / Acto con el que se cumple	Resultado	Estado de la implementación
Eliminar las medidas restrictivas de la competencia contenidas en artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.	***Implementada*** *Recurso contencioso-administrativo promovido al amparo del artículo 27 de la LGUM contra el artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas complementarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.*	***Implementada*** *Sentencia 1218/2020, de 28 de septiembre, del Tribunal Supremo.* *Recurso: 317/2019.*	***Implementada*** *La Sentencia favorable del Tribunal Supremo anuló el artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, en el inciso impugnado, referido en el fundamento de Derecho Sexto, por no ser ajustado a Derecho.*

3.2 Impacto sobre el mercado específico

Fallo de mercado OCDE	Principio de Unidad de Mercado relevante	Impacto	Indicador	Parámetros propuestos para el análisis de impacto		Impacto económico potencial bajo el enfoque propuesto
				Encontrado en la literatura	Valor recomendado	
B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).	*Necesidad y proporcionalidad*	**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.* *Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.*	*En aras de ser conservadores, se recomienda aplicar una reducción potencial en el nivel de precios del **5%**[3] derivado de la reducción de las barreras de entrada.*	*La evaluación de impacto que se presenta en este documento se lleva a cabo bajo dos escenarios diferentes:* *1) Actualizando las estimaciones de sobrecoste presentadas en el estudio económico de la CNMC, se obtiene una pérdida de bienestar de entre **1.617.571 euros** (1.451.750 para vehículos pesados y 165.821 para vehículos ligeros) y **10.766.596 euros**.* *2) Suponiendo un aumento potencial del 5% en el precio de los vehículos nuevos debido a la introducción de barreras de entrada, la pérdida de bienestar para los nuevos entrantes en el transporte de mercancías por carretera se estima entre **2.147.109 euros** (1.915,882 para vehículos pesados y 231.227 para vehículos ligeros) y **11.236.017 euros**.* *En ambos casos, la pérdida de bienestar estimada estaría asociada al periodo durante el cual el precepto recurrido por la CNMC estuvo en vigor, hasta su anulación tras la sentencia del Tribunal Supremo. Visto desde la óptica opuesta, esta cuantificación podría tomarse como referencia para determinar las ganancias asociadas al éxito del acto, en*

[3] La elección de este parámetro en particular responde al objetivo primordial de mantener un criterio conservador a la hora de realizar las estimaciones. El Evaluador podrá hacer uso de otro parámetro distinto, dentro del rango propuesto, si así lo exigiesen los objetivos específicos de la evaluación que esté acometiendo. No obstante, la recomendación general es mantener la consistencia a lo largo de todos los ejercicios de evaluación que se lleven a cabo.

						tanto que la sentencia del Tribunal Supremo anuló el mencionado precepto y contribuyó, por consiguiente, a la reducción de las barreras de entrada. *La metodología usada para la cuantificación del impacto potencial se muestra en el Anexo 3.*

3.3 Impacto sobre la economía general

	SÍ	***NO***
¿La acción pretendida por la CNMC se implementa total o parcialmente?	***X***	
¿La acción pretendida por la CNMC tuvo un impacto en el mercado específico?	***X***	
¿El mercado específico tiene un peso relevante en la economía en general?		***X***

En el presente caso, no es posible obtener una cifra precisa de la pérdida de bienestar del consumidor asociada al periodo en el que el precepto recurrido por la CNMC estuvo en vigor ya que dependerá de una serie de factores (como el mercado de vehículos de segunda mano) que no pueden medirse adecuadamente con la información disponible.

El recurso interpuesto por la CNMC y, en consecuencia, la sentencia del Tribunal Supremo, sólo afectan a los potenciales nuevos entrantes en el sector del transporte de mercancías por carretera. Además, el recurso es un acto muy reciente y las barreras de entrada introducidas por el Real Decreto duraron apenas un año. Por lo tanto, a pesar de que la reclamación de la CNMC fue íntegramente considerada y aceptada por los tribunales, dado el peso residual del potencial impacto económico derivado de la eliminación de las barreras de entrada (0,26% del PIB español en 2019[4]), en el caso que nos ocupa no cabría esperar un efecto significativo sobre la economía en general.

[4] Considerando la facturación de las empresas registradas bajo el código CNAE *H.4939.- Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p* indicado por la CNMC.

4 Conclusiones

Las principales conclusiones extraídas de la evaluación de este acto se muestran a continuación:

- La CNMC interpuso este recurso impugnando el artículo 2 del Real Decreto 70/2019, que establecía que, para obtener nuevas autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, los nuevos usuarios debían adquirir vehículos con una antigüedad máxima de cinco meses.
- Esto representó una barrera de entrada para los nuevos operadores, quienes debían enfrentarse a un coste mayor que los que ya operaban en el mercado.
- Además, según la CNMC, esta barrera de entrada sería contraria a la LGUM, ya que no es necesaria ni proporcional al interés general, y, además, desincentivaría la inversión en nuevos vehículos.
- Como consecuencia de la introducción de estas barreras de entrada, se estima que, desde su implementación en 2019 hasta su cancelación en 2020, la pérdida de bienestar de los consumidores potenciales podría haber sido de entre **1.617.571 euros y 11.236.017 euros**, dependiendo tanto del escenario considerado para la cuantificación como, principalmente, del número de años que podrían haber pasado hasta que el camión se vendiese en el mercado de segunda mano. Desde la perspectiva opuesta, esta pérdida de bienestar estimada podría utilizarse como referencia para determinar el impacto positivo que la actuación de la CNMC habría tenido, pues, con la sentencia favorable del Tribunal Supremo, su objetivo de anulación del precepto en cuestión se habría materializado y, por consiguiente, habría contribuido a la reducción de las mencionadas barreras de entrada.

Anexo 1. Cuestionarios

Cuestionario de evaluación de la relevancia

Responsables políticos

- *¿El mercado necesitaba reformas/actualizaciones? En caso afirmativo, ¿cuáles fueron las principales preocupaciones desde el punto de vista de la política de competencia?*
- *¿Era consciente de la preocupación de los posibles operadores del mercado sobre el funcionamiento del mercado abordado por el recurso contencioso-administrativo?*
- *¿Cuáles eran las necesidades que pretendía atender recurso?*
- *¿Cuán urgentes eran los asuntos que el recurso pretendía abordar?*

Partes interesadas

- *¿Ha planteado alguna vez su preocupación a los responsables de la formulación de políticas sobre posibles problemas de competencia en un mercado determinado?*
- *¿Fue consultado en alguna etapa del recurso? En caso afirmativo, ¿en cuál?*
- *¿Usted (o su organización) ha estimulado activamente el debate sobre el marco regulatorio?*
- *¿Ha utilizado el recurso contencioso-administrativo para tener una mejor comprensión del marco regulatorio?*

Cuestionario de efectividad: evaluación cualitativa

Responsables políticos

1) *Por favor, describa su conocimiento general del recurso y su familiaridad con él.*
2) *¿Se utilizó el recurso y su resultado durante los comités/reuniones con el objetivo de actualizar o cambiar el marco regulatorio?*
3) *¿Considera que el argumento del recurso contencioso-administrativo fue suficientemente claro? ¿Fue consistente con las necesidades y objetivos de los temas de competencia?*
4) *¿El recurso conducirá a reformas regulatorias en diferentes sectores económicos o jurisdicciones o impedirá la promulgación de legislación que plantee problemas de competencia?*

Partes interesadas

5) *¿Considera que el recurso captura los temas clave de competencia que afectan el mercado relevante?*
6) *¿Cree que las acciones judiciales solicitadas por la CNMC en el recurso contencioso-administrativo están bien diseñadas y son proporcionadas?*

Cuestionario de eficiencia

1) *¿Es posible définir el tiempo que dedican los empleados de la CNMC a la elaboración del recurso contencioso-administrativo? En caso afirmativo, ¿estuvo en línea con el esfuerzo promedio requerido para elaborar este tipo de acto?*

2) *¿La preparación del recurso requirió el apoyo/asesoramiento de expertos externos? En caso de ser así, ¿cuál fue el coste de estos expertos externos y el tiempo que dedicaron a trabajar en el mismo?*

3) *En comparación con otros recursos legales, ¿piensa que este acto tuvo unos mayores/menores resultados por el mismo coste?*

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

Indicador	Parámetros			Fuentes
	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 Nº 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

El estudio económico que acompaña al recurso analizado en este documento incluía una cuantificación del sobrecoste potencial derivado de la introducción de barreras de entrada. La metodología utilizada en dicho estudio se considera adecuada y se replica en este trabajo bajo dos escenarios alternativos:

1) El precio de los camiones se estima como la media entre los precios publicados por el Ministerio de Transportes en julio de 2019 (utilizados en el estudio económico elaborado por la CNMC) y los precios actualizados publicados en julio de 2020. Bajo este enfoque, se considera que la introducción de barreras de entrada no habría provocado un aumento en el precio de los camiones nuevos.

2) Alternativamente, se considera que los precios de los camiones nuevos publicados por el Ministerio de Transportes en julio de 2019 habrían aumentado un 5%.

En ambos casos, se toma como referencia la vida útil de los diferentes vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera (vehículos pesados y ligeros) para calcular el sobrecoste unitario (por vehículo) al que podría enfrentarse un nuevo operador.

Para cuantificar el número de vehículos que se habrían visto afectados por las barreras de entrada, se realiza la siguiente aproximación. En primer lugar, el número de vehículos nuevos autorizados se calcula como la diferencia entre el número de vehículos autorizados en julio de 2019 y dicho número en julio de 2020. Sin embargo, solo una parte de los vehículos corresponderían a los adquiridos por los nuevos operadores. Para estimar este número, se aplica el aumento del número de (nuevos) operadores en julio de 2020 -respecto a julio de 2019- al número de vehículos nuevos autorizados. Estos representan, en promedio (para vehículos pesados y ligeros) un 1,57%. Por tanto, el potencial sobrecoste habría afectado únicamente al 1,57% de los vehículos nuevos durante el año analizado (93 vehículos pesados y 55 vehículos ligeros).

El detalle de los cálculos se presenta a continuación, siguiendo el formato utilizado en el estudio económico elaborado por la CNMC.

Tabla 3: Aumento del número de camiones autorizados, en unidades

		Total	Pesados	Ligeros
(A)	Julio 2019	353.765	247.491	106.274
(B)	Julio 2020	363.265	253.545	109.720
(C)=(B)-(A)	**Diferencia (nuevos vehículos autorizados)**	**9.500**	**6.054**	**3.446**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, Oferta y Demanda – Julio 2021. Ministerio de Transportes[5].

Tabla 4: Aumento del número de operadores, en unidades

		Total	Pesados	Ligeros
(D)	Julio 2019	110.806	58.604	52.202
(E)	Julio 2020	112.541	59.505	53.036
(F)=(E)-(D)	**Diferencia (nuevos operadores)**	**1.735**	**901**	**834**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, Oferta y Demanda – Julio 2021. Ministerio de Transportes.

[5] Disponible en: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatorio_mercancias_julio_2021.pdf

Tabla 5: Número estimado de vehículos afectados

		Total	Pesados	Ligeros
(G)=(F)/(D)	Incremento (%) en el número de operadores	1,57%	1,54%	1,60%
(H)=(G)*(C)	**Número estimado de vehículos adquiridos por los nuevos operadores**(1)	**149**	**93**	**55**

Nota: (1) Estimación basada en el supuesto de que los nuevos operadores entran al mercado obteniendo un solo vehículo.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, Oferta y Demanda – Julio 2021. Ministerio de Transportes.

En cuanto al cálculo del sobrecoste potencial, a continuación, presentamos las estimaciones del precio utilizado como referencia.

1) Promedio de los precios reportados en julio de 2019 y julio de 2020 por el Ministerio de Transportes para cada tipo de vehículo

Por simplicidad, y dado que las cifras de 2019 se muestran en el estudio económico de la CNMC, en este apartado sólo presentamos las cifras de los precios relativas a 2020.

Como se puede observar en las siguientes Tablas 6 y 7, el precio medio de los vehículos pesados y ligeros en 2020 se calcula como la media de los precios de las distintas categorías de vehículos. El precio de estos vehículos en el mercado secundario se calcula en función de su vida útil.

Con el fin de actualizar los cálculos realizados por la CNMC en su estudio económico, se calcula el sobrecoste potencial a partir del precio medio observado, tanto de vehículos nuevos como en el mercado secundario, en julio de 2019 y julio de 2020. Estas cifras se presentan a continuación en las Tablas 8 y 9.

Los resultados obtenidos indican que **el sobrecoste potencial pagado por los nuevos entrantes** y, por lo tanto, la pérdida de bienestar para estos consumidores, **podría haber oscilado entre 1.617.571 euros** (1.451.750 para vehículos pesados y 165.821 para vehículos ligeros) **y 10.766.596 euros** (9.440.054 para vehículos pesados y 1.326.542 para vehículos ligeros) dependiendo del año en que el camión podría haber sido vendido en el mercado de segunda mano.

Tabla 6: Cifras estimadas para vehículos pesados

Categoría de vehículo pesado	Nuevo precio del vehículo	Vida útil	Depreciación anual	Precio en el mercado secundario en función del año considerado									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.1. Vehículo articulado de carga general.	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.2. Vehículo articulado de carga general en transporte internacional.	115.580	5	23.116	92.464	69.348	46.232	23.116	0	0	0	0	0	0
2.3. Tren de carretera.	108.039	8	13.505	94.534	81.029	67.524	54.020	40.515	27.010	13.505	0	0	0
2.4. Vehículo rígido de 3 ejes de carga general.	96.917	9	10.769	86.148	75.380	64.611	53.843	43.074	32.306	21.537	10.769	0	0
2.5. Vehículo rígido de 2 ejes de carga general.	71.470	10	7.147	64.323	57.176	50.029	42.882	35.735	28.588	21.441	14.294	7.147	0
2.6. Vehículo rígido de 2 ejes de distribución.	43.071	10	4.307	38.764	34.457	30.150	25.843	21.536	17.228	12.921	8.614	4.307	0
2.8. Vehículo frigorífico articulado.	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.9. Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional.	115.580	5	23.116	92.464	69.348	46.232	23.116	0	0	0	0	0	0
2.10. Vehículo frigorífico de 2 ejes.	71.470	10	7.147	64.323	57.176	50.029	42.882	35.735	28.588	21.441	14.294	7.147	0
2.11. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos).	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.12. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases GLP)	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.13. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.14. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.15. Portavehículos (tren de carretera).	99.781	6	16.630	83.151	66.521	49.891	33.260	16.630	0	0	0	0	0
2.16. Portavehículos industriales (tren de carretera).	99.781	6	16.630	83.151	66.521	49.891	33.260	16.630	0	0	0	0	0
2.17. Volquete articulado de graneles.	115.580	6	19.263	96.317	77.053	57.790	38.527	19.263	0	0	0	0	0
2.18. Volquete articulado de obra.	115.580	8	14.448	101.133	86.685	72.238	57.790	43.343	28.895	14.448	0	0	0
2.19. Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos.	96.917	8	12.115	84.802	72.688	60.573	48.459	36.344	24.229	12.115	0	0	0
2.20. Vehículo articulado portacontenedores.	115.580	8	14.448	101.133	86.685	72.238	57.790	43.343	28.895	14.448	0	0	0
Cifras medias	**103.096**	**7**	**15.696**	**87.400**	**71.705**	**56.009**	**40.313**	**24.617**	**11.355**	**6.940**	**2.525**	**979**	**0**

Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio del Coste del Transporte de Mercancías por Carretera, julio 2020. Ministerio de Transportes[6].

[6] Disponible en: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_de_costes_julio_2020.pdf.

Tabla 7: Cifras estimadas para vehículos ligeros

Categoría de vehículo ligero	Nuevo precio del vehículo	Vida útil	Depreciación	Precio en el mercado secundario en función del año considerado									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.7. Furgoneta.	24.191	8	3.024	21.167	18.143	15.119	12.096	9.072	6.048	3.024	0	0	0
Average figures	**24.191**	**8**	**3.024**	**21.167**	**18.143**	**15.119**	**12.096**	**9.072**	**6.048**	**3.024**	**0**	**0**	**0**

Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio del Coste del Transporte de Mercancías por Carretera, julio 2020. Ministerio de Transportes

Table 8: Sobrecoste estimado para vehículos pesados

	Nuevo precio del vehículo (Promedio 19/20)	Precio en el mercado secundario en función del año considerado (Promedio 19/20)								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	102.398									
Precio en el mercado secundario (Promedio 19/20)		86.800	71.203	55.605	40.008	24.411	11.237	6.876	2.515	975
Sobrecoste unitario por vehículo (Promedio 19/20)		15.597	31.195	46.792	62.390	77.987	91.160	95.522	99.883	101.423
Número estimado de vehículos pesados comprados por nuevos operadores		93	93	93	93	93	93	93	93	93
Sobrecoste estimado para vehículos pesados		**1.451.750**	**2.903.500**	**4.355.250**	**5.807.001**	**7.258.751**	**8.484.871**	**8.890.822**	**9.296.727**	**9.440.054**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del Coste del Transporte de Mercancías por Carretera, julio 2019 y julio 2020. Ministerio de Transportes.

Tabla 9: Sobrecoste estimado para vehículos ligeros

	Nuevo precio del vehículo (Promedio 19/20)	Precio en el mercado secundario en función del año considerado (Promedio 19/20)								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	24.095									
Precio en el mercado secundario (Promedio 19/20)		21.083	18.071	15.060	12.048	9.036	6.024	3.012	0	0
Sobrecoste unitario por vehículo (Promedio 19/20)		3.012	6.024	9.035	12.047	15.059	18.071	21.083	24.095	24.095
Número estimado de vehículos ligeros comprados por nuevos operadores		55	55	55	55	55	55	55	55	55
Sobrecoste estimado para vehículos ligeros		**165.821**	**331.642**	**497.436**	**663.257**	**829.079**	**994.900**	**1.160.721**	**1.326.542**	**1.326.542**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del Coste del Transporte de Mercancías por Carretera, julio 2019 y julio 2020. Ministerio de Transportes.

2) Considerando un aumento en los precios reportados en julio 2019 por el ministerio de transportes del 5%

Como escenario alternativo, hemos supuesto que el precio de los vehículos nuevos se habría incrementado un 5% respecto a los precios de julio de 2019 considerados por la CNMC. Suponiendo que los precios en el mercado secundario se hubieran mantenido constantes (o no hubieran aumentado en la misma magnitud que en el mercado primario) **el sobrecoste estimado oscilaría entre 2.147.109 euros** (1.915.882 para vehículos pesados y 231.227 para vehículos ligeros) **y 11.236.017 euros** (9.848.697 para vehículos pesados y 1.387.320 para vehículos ligeros) dependiendo del año en que se hubiera podido vender el camión en el mercado secundario.

Tabla 10: Sobrecoste estimado para vehículos pesados

	Nuevo precio incrementado del vehículo (+5% vs. 2019)	Precio en el mercado secundario en base al año considerado (Julio 2019)								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	106.784									
Precio en el mercado secundario (Juio 2019)		86.200	70.701	55.202	39.703	24.204	11.120	6.812	2.505	86.200
Sobrecoste unitario por vehículo		20.584	36.083	51.582	67.081	82.580	95.664	99.972	104.279	20.584
Número estimado de vehículos pesados comprados por nuevos operadores		93	93	93	93	93	93	93	93	93
Sobrecoste estimado para vehículos pesados		**1.915.882**	**3.358.474**	**4.801.066**	**6.243.659**	**7.686.251**	**8.904.064**	**9.305.037**	**9.705.918**	**9.848.697**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos utilizados en el estudio económico de la CNMC y el listado de parámetros utilizados en la metodología propuesta.

Tabla 11: Sobrecoste estimado para vehículos ligeros

	Nuevo precio incrementado del vehículo (+5% vs. 2019)	Precio en el mercado secundario en base al año considerado (Julio 2019)								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	25.199									
Precio en el mercado secundario (Julio 2019)		20.999	17.999	15.000	12.000	9.000	6.000	3.000	0	0
Sobrecoste unitario por vehículo		4.200	7.200	10.199	13.199	16.199	19.199	22.199	25.199	25.199
Número estimado de vehículos ligeros comprados por nuevos operadores		55	55	55	55	55	55	55	55	55
Sobrecoste estimado para vehículos ligeros		**231.227**	**396.391**	**561.500**	**726.664**	**891.828**	**1.056.992**	**1.222.156**	**1.387.320**	**1.387.320**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos utilizados en el estudio económico de la CNMC y el listado de parámetros utilizados en la metodología propuesta.