

¿Regular o liberalizar? El impacto del transporte colaborativo en el mercado del transporte urbano discrecional de pasajeros en España

Trabajo Final de Máster

Máster Universitario en Economía, Regulación y Competencia en los Servicios Públicos
Universitat de Barcelona

Fecha:

13/09/2018

Autor del Trabajo:

Hernán Alfonso Arana Ñique

Director del Trabajo:

Prof. Dr. Jordi Rosell Segura

Máster ERCSP

Máster Universitario en
Economía, Regulación
y Competencia en los
Servicios Públicos



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Resumen

El vertiginoso ingreso de la denominada economía colaborativa en el transporte urbano de pasajeros ha revolucionado la manera de ver y realizar transacciones en el sector, generando alternativas novedosas y atractivas en los consumidores y poniendo retos regulatorios a la Administración Pública. Asimismo, la disrupción producida por plataformas tipo Uber o Cabify ha despertado no pocas resistencias por parte de los operadores del mencionado mercado. Sin embargo ¿es ello suficiente para impedir la entrada de este tipo de plataformas?

En la presente investigación se analiza el impacto que ha generado — fundamentalmente— sobre el bienestar del consumidor, el ingreso de plataformas colaborativas de transporte al mercado discrecional urbano de pasajeros en España, sector que permanece alta e irrazonablemente regulado. A partir del análisis de tarifas reguladas del taxi en treinta (30) de las más pobladas ciudades españolas, se estimó, por ejemplo, que en aquellas ciudades españolas donde operan Uber o Cabify, las tarifas del taxi permanecieron prácticamente invariables desde su ingreso. No obstante, no se encontró evidencia de que los reguladores hayan disminuido dichas tarifas en función del ingreso de las mencionadas plataformas de transporte colaborativo. En tal sentido, es pertinente cuestionar si es suficiente, en aras de beneficiar a los consumidores, simplemente permitir el ingreso del transporte colaborativo bajo los esquemas regulatorios existentes. En la revisión y análisis de literatura comparada e informes institucionales de las autoridades de competencia españolas, parece hallarse la solución.

Palabras clave: Regulación, política de competencia, economía colaborativa, transporte colaborativo, transporte discrecional urbano de pasajeros, taxi, VTC, Uber, Cabify.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	4
II. REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	5
Economía Colaborativa.....	5
Transporte Colaborativo	7
Situación del Transporte Colaborativo en España.....	9
Efectos negativos de los límites cuantitativos.....	11
(i) Efectos sobre el número de taxis por habitante y la disponibilidad de taxis	11
(ii) Efectos sobre el tiempo de espera, la calidad del servicio y la aparición de innovaciones	11
(iii) Efectos sobre la elección y decisiones de los consumidores entre opciones de transporte.....	11
(iv) Efectos derivados del valor de las licencias	12
Regulación de tarifas.....	12
III. METODOLOGÍA USADA Y DATOS	14
IV. RESULTADOS OBTENIDOS.....	17
4.1 Análisis de las tarifas en las treinta (30) ciudades	17
4.2 Comparación de medias.....	18
4.3 Análisis de las licencias.....	26
V. APORTES Y DISCUSIÓN.....	29
Liberalizar ¿dejar competir?	30
Regulación del transporte colaborativo en España	33
VI. CONCLUSIONES.....	35
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36
INFORMES INSTITUCIONALES CONSULTADOS.....	38
PÁGINAS WEB CONSULTADAS.....	39

I. INTRODUCCIÓN

Posiblemente la economía colaborativa represente la mayor revolución económica de los últimos tiempos¹. La comunicación multidireccional en tiempo real, desde cualquier lugar, en cualquier momento y con la facilidad de obtener, procesar y compartir cantidades prácticamente ilimitadas de información, ha permitido el auge de toda una dimensión de la economía que antes era marginal. La conectividad entre individuos que tienen algo que comprar o vender con potenciales contrapartes ha permitido el desarrollo de mercados masivos antes insospechados.

Así, hoy cualquier persona, sin necesidad de montar una empresa, puede prestar servicios de transporte, brindar alojamiento en su casa, prestar dinero, vender objetos usados, entre otras cosas. Y si bien estos intercambios eran posibles antes, esos mercados no se desarrollaban debido a la falta de información y a los altos costos de transacción derivados básicamente de la necesidad de canalizar los negocios a través de empresas tradicionales. Sin lugar a dudas, la clave ha consistido en la desaparición de los intermediarios tradicionales. Ello ha posibilitado que el consumo de este tipo de bienes y servicios crezca de manera exponencial, al igual que la productividad y la tasa de innovación.

Si bien se trata de un fenómeno transversal, es en el sector servicios donde la economía colaborativa ha encontrado su máxima acogida; particularmente —debido a su naturaleza perfectamente compatible con tal actividad económica— en el transporte urbano de pasajeros. Así, plataformas como Uber o Cabify vienen liderando a nivel mundial la irrupción del modelo colaborativo.

En España, la situación es particular, toda vez que cuenta con un sector de transporte urbano discrecional de pasajeros excesivamente regulado, con barreras a la entrada, límites cuantitativos y precios controlados; lo que ha generado que el desarrollo del transporte colaborativo se dé en una menor escala y se acople a esquemas regulatorios pensados para la movilidad tradicional. Ello ha perjudicado principalmente a los consumidores, quienes nos vemos impedidos de acceder a las ventajas que otorga el modelo del transporte colaborativo.

El objetivo de la presente investigación es dar un alcance de lo que se entiende —implica— por transporte colaborativo, analizando la pertinencia de su regulación con

¹ Según el portal de economía colaborativa <www.web-strategist.com>, durante el periodo comprendido entre enero del 2000 a septiembre del 2015, se contabilizó en el mundo una inversión en iniciativas relacionadas con la economía colaborativa de 25.972 millones de dólares. Cabe resaltar que la evolución ha sido especialmente rápida en los dos últimos años en los que se ha pasado de los 1.820 millones de dólares en el 2013 a 8.489 millones en el 2014 y 12.890 millones durante los nueve primeros meses del 2015. Datos tomados del portal de economía colaborativa: Disponible en: <www.web-strategist.com/blog/2014/11/21/massive-spreadsheet-collaborative-economy-funding/> (Consulta: 20 de julio del 2018).

Asimismo, de acuerdo con una estimación realizada en el año 2016 por la consultora internacional PricewaterhouseCoopers (PwC), la economía colaborativa tendría un mercado potencial ascendente a 570 billones de dólares para el año 2025. Al respecto, véase: “Europe’s five key sharing economy sectors could deliver €570 billion by 2025”, publicado en *PwC Press Room* el 27 de junio del 2016, disponible en: <<http://press.pwc.com/News-releases/europe-s-five-key-sharing-economy-sectors-could-deliver-570-billion-by-2025/s/45858e92-e1a7-4466-a011-a7f6b9bb488f>> (Consulta: 20 de julio del 2018).

base en esquemas regulatorios pensados para un sistema de movilidad tradicional. Asimismo, estimar el impacto que genera sobre el bienestar del consumidor el ingreso de plataformas colaborativas de transporte al mercado discrecional urbano de pasajeros en España.

En tal sentido, a partir del análisis de tarifas reguladas del taxi en treinta (30) de las más pobladas ciudades españolas y el número de licencias otorgadas por el regulador, se intenta demostrar cómo ha beneficiado en términos competitivos al consumidor la entrada al mercado español de las plataformas de transporte colaborativo Uber y Cabify. Adicionalmente, en función de la revisión de la regulación relativa al segmento del transporte urbano de viajeros en España, se trata de identificar aquellos requisitos que, desde la óptica de la competencia y la regulación económica eficiente, constituyen obstáculos innecesarios o desproporcionados al acceso y ejercicio de la actividad del transporte urbano discrecional de pasajeros en España, perjudicando a los consumidores.

Finalmente, yendo más allá del referido análisis y tras la revisión y análisis de literatura comparada e informes institucionales de las autoridades de competencia españolas, se esboza una conclusión a fin de incrementar el beneficio del consumidor en el transporte urbano discrecional de pasajeros en España.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

Economía Colaborativa

De acuerdo con Doménech (2015:65), “Economía colaborativa” es la expresión usualmente utilizada en castellano para designar lo que en inglés se conoce como *sharing economy*, *peer-to-peer economy*, *mesh*, *collaborative economy* o *collaborative consumption*. Asimismo, autores como Belk (2014) o Gata (2015), señalan que, aunque no existe aún una definición universalmente aceptada de economía colaborativa, se puede considerar que engloba un conjunto heterogéneo y rápidamente cambiante de modos de producción y consumo.

En todo caso, si bien no existe aún una definición mayoritariamente aceptada de economía colaborativa, de acuerdo con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, **CNMC**), la economía colaborativa alude a nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios que surgen a principios del siglo XXI, por el que los agentes comparten, de forma innovadora, activos, bienes o servicios infrautilizados, a cambio o no de un valor monetario, valiéndose para ellos de los vertiginosos avances tecnológicos e informáticos², a partir de los cuales, pueden intercambiar y compartir de manera ágil y eficiente dichos bienes y servicios (CNMC, 2016a:18).

Por el lado de la demanda, los consumidores valoran que se trata de una alternativa para acceder a bienes cuya propiedad supondría una elevada inversión. Asimismo, resulta atractiva para los consumidores su rapidez y flexibilidad, así como su personalización. Por el lado de la oferta, se trata de actividades o bienes donde el costo marginal del uso

² Plataformas sociales digitales y, en particular, internet.

de un bien ya adquirido e infrautilizado³ puede ser reducido y resulta conveniente ofertarlo en el mercado a través de plataformas, donde las economías de escala no son tan relevantes y hay margen para la diferenciación.

Según opinión de diversos estudiosos sobre el tema (Doménech, 2015; Botsman y Rogers, 2017; Sharing España, 2017; entre otros), la economía colaborativa se caracteriza fundamentalmente por dos circunstancias: una “horizontalización” de la estructura económica para el intercambio de bienes y servicios infrautilizados; y el aprovechamiento de la tecnología.

La horizontalidad es generada en tanto las redes de la economía colaborativa se conforman por individuos y comunidades interconectados digitalmente. Ello permite romper con el paradigma analógico de instituciones centralizadas, la propiedad como método predominante de acceso a los bienes económicos y la relación predominantemente unidireccional de consumidor - empresa. Dicha horizontalidad contrasta con el intercambio económico tradicional, el cual se funda en una relación vertical entre el suministrador y el consumidor. Asimismo, el aprovechamiento de la tecnología replantea el papel económico de los canales de distribución e intermediarios tradicionales, toda vez que el uso de nuevos canales digitales —generalmente plataformas digitales— pone en contacto la oferta con la demanda de una forma a menudo más eficiente.

Tanto la horizontalidad como el surgimiento de nuevos canales de intermediación, permiten que se reduzca considerablemente algunos de los inconvenientes y costos que dificultan la colaboración entre las partes interesadas. En efecto, dichas características minimizan los obstáculos que afectan a las actividades en donde la economía colaborativa irrumpe⁴; así como incrementan la escala en la que se llevan a cabo y permiten realizarlas de formas innovadoras y distintas a las ya conocidas.

Todo ello genera efectos procompetitivos a corto y a largo plazo (CNMC, 2016a:19)⁵ y facilita que los individuos colaboren voluntariamente en la realización de actividades de producción y consumo presumiblemente beneficiosas para todos ellos, eliminando los costos de transacción y la asimetría de información (Doménech, 2015:67).

³ Así, por ejemplo, las plazas libres del auto en un viaje ya previsto o el departamento que se encuentra deshabitado durante las vacaciones.

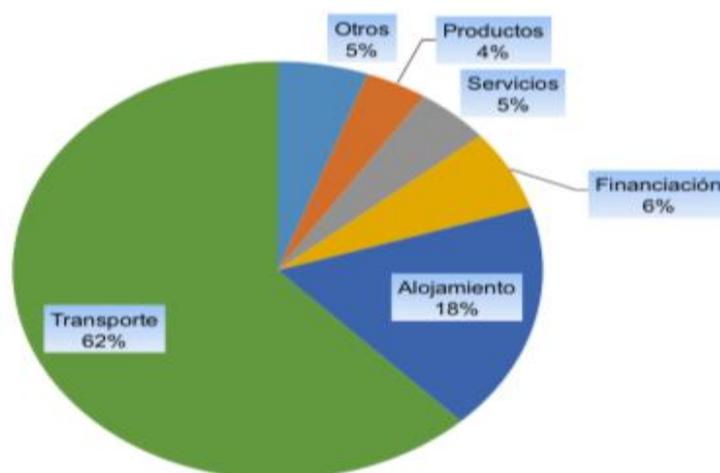
⁴ Algunas de estas actividades se desarrollan en ámbitos que hasta la fecha han carecido de una regulación jurídica específica. Otras, en cambio, se llevan a cabo en campos que han estado sometidos a una fuerte intervención pública, que ha restringido de manera muy notable la libertad de los particulares para realizarlas.

⁵ Menores costos de entrada y salida suponen una mayor probabilidad de acceso a nuevos competidores, los cuales, en principio, serían más eficientes y “normalizarían” los márgenes empresariales, beneficiando a los consumidores. Ello trae como consecuencia, en el corto plazo, menores precios o mayor producción, calidad y variedad. A largo plazo, este efecto disciplinador que ejercen los competidores actuales y potenciales facilita que las empresas tengan que invertir de manera constante en la mejora de la tecnología, con lo que los beneficios para los consumidores se incrementan en el tiempo.

Transporte Colaborativo

Como se ha señalado, la economía colaborativa es un fenómeno transversal, que no se encuentra circunscrito a un sector económico específico; no obstante, actualmente tiene una especial repercusión en el sector servicios (CNMC, 2016a:20). Así, los nuevos modelos colaborativos vienen operando de forma destacada en el transporte, alojamiento, alimentación, entre otros, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Gráfico 1 - Inversión en plataformas de economía colaborativa (2000 -2015)

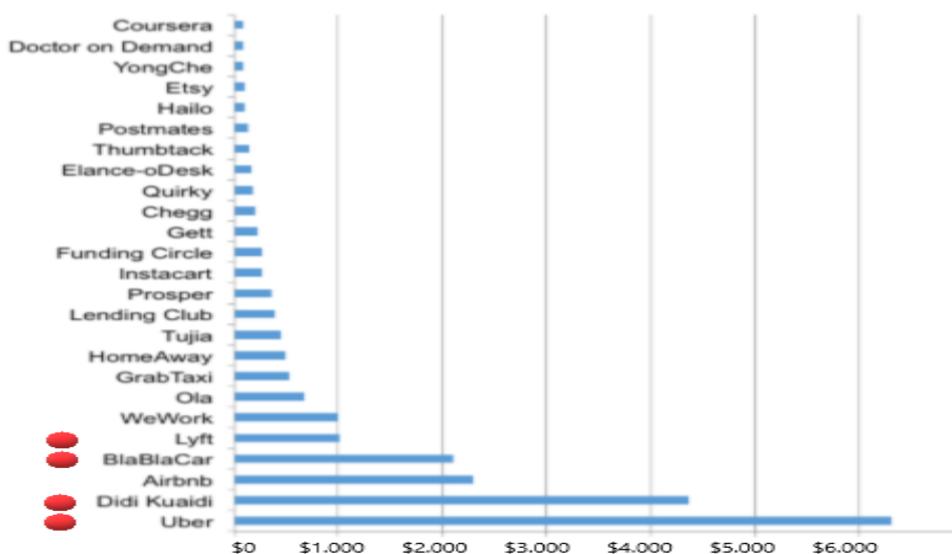


Fuente: <www.web-strategist.com>

Elaboración: CNMC (2016a)

Asimismo, cuatro (4) de las cinco (5) principales plataformas de economía colaborativa por volumen de inversión recibida, pertenecen al sector del transporte⁶, como se observa en el siguiente gráfico:

Gráfico 2 - Las 25 principales plataformas de economía colaborativa a nivel mundial por inversión acumulada (2000 - 2015) (en millones de dólares)



⁶ Uber, Didi Kuaidi, Blablacar y Lyft.

Fuente: <www.web-strategist.com>

Elaboración: CNMC (2016a)

Como se desprende de los gráficos presentados, el sector en el que la economía colaborativa se ha diferenciado considerablemente en términos de inversión, es el transporte, especialmente el de carácter urbano. En dicho sector han aparecido nuevos modelos basados en la puesta en contacto, a través de aplicaciones móviles, de vehículos disponibles y usuarios que demandan, en el acto, un transporte urbano de corta distancia dentro de la localidad (CNMC, 2016a).

Probablemente la razón del gran impacto causado por las plataformas colaborativas en el ámbito del transporte urbano radique en la propia naturaleza de su mercado. En efecto, una de las principales características de la actividad del transporte en general, es que no posee una demanda en sí misma, sino que tiene una demanda derivada; es decir, los usuarios de los medios de transporte no los requieren por sí mismos, sino que acceden a ellos para alcanzar fines distintos: las personas se desplazan para realizar otras actividades. En tal sentido, el factor tiempo es muy relevante en el sector transporte, llegando a constituir un *input* en la función de costos del usuario, pues las personas desean moverse entre dos puntos minimizando el costo global del viaje.

Así, el acceso a plataformas de intermediación tecnológica que facilitan el emparejamiento de oferta y demanda de servicios de transporte urbano con inmediatez y eficiencia, representa una reducción de costos (Demary, 2014) frente a la forma habitual de actuar de los intermediarios tradicionales. Se podría aseverar entonces, que el éxito del transporte colaborativo —y su consiguiente inversión— radica en el empleo de tecnologías digitales de intermediación con una capacidad amplísima para resolver los innumerables problemas de naturaleza social y económica que plantea la movilidad urbana (AFI, 2017:13), lo cual ha revolucionado la mediación entre demanda y oferta en el sector transportes. Asimismo, la tecnología al servicio de las plataformas de transporte colaborativo permite mitigar las características problemáticas de los elementos sobre los que se basa la movilidad, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla 1 - Soluciones de la digitalización aplicadas a los problemas de la movilidad urbana

PROBLEMÁTICA	SOLUCIONES DE LA DIGITALIZACIÓN
UBICUIDAD E INMEDIATEZ	Localización remota del servicio inmediata. Puesta en contacto de oferta y demanda sin costes de transacción (esperas excesivas, desplazamientos a puntos fijos, cánones por establecimiento del servicio).
TRANSPARENCIA Y CERTIDUMBRE	Certidumbre e información simétrica sobre el servicio. Transparencia en el grado de satisfacción del usuario.
ASIMETRÍA EN INFORMACIÓN SOBRE PRECIOS	Conocimiento anticipado del precio por servicio. Ajuste de los precios a los costes directos y de oportunidad de la movilidad en cada momento.
AHORRO	Tiempo. Coste. Emisiones contaminantes.

BIG DATA	Uso inteligente de información y datos de utilidad clave para alcanzar objetivos de política pública de movilidad urbana sostenible.
----------	--

Fuente: AFI (2017)

Elaboración propia

Teniendo en cuenta las ventajas que ofrecen las plataformas de transporte colaborativo, que las premisas del transporte urbano discrecional de pasajeros han cambiado como resultado de la digitalización, la urbanización, la globalización y el cambio demográfico, y que se requiere un cambio de los paradigmas actuales para dar respuesta a los desafíos del futuro; en algunos países y estados se han aprobado normas que permiten y facilitan su desarrollo, regulando específicamente estos nuevos modelos de transporte.

Efectivamente, diversos estados de Estados Unidos como California, Colorado o Illinois cuentan con regulación específica para los nuevos modelos de transporte —denominados como *Transportation Network Companies* o TNC— (CNMC, 2016a:107). Asimismo, Portugal ha adoptado una nueva normativa que actualiza la Regulación 181/2012 del 6 de agosto del 2012, mediante la cual se autoriza los servicios provistos por plataformas digitales y establece requisitos mínimos para los conductores asociados a las mismas (AFI, 2017:30).

Son destacables también los modelos regulatorios adoptados en Australia y Ciudad de México, donde, además de legalizar los servicios de *ride-sharing* y de incorporar medidas transitorias de carácter compensatorio —por el uso de las vías públicas, para apoyar el proceso de adaptación de los titulares de licencia de taxi— buscan adoptar un enfoque de explotación de los datos generados de movilidad urbana para contribuir a su mejora y eficiencia, transitando así hacia un modelo de riqueza de datos y regulación ligera (*smart regulation*) (AFI, 2017:30).

Otro caso emblemático es el de Brasil, donde mediante la Ley No. 13.640 del 26 de marzo del 2018⁷, se reguló —a nivel nacional— el funcionamiento de aplicaciones tipo Uber. Entre lo más destacable de la precitada norma —la cual parece haber dejado satisfecho a todos los actores⁸— se encuentra la disposición que establece que los municipios crearán reglas y fiscalizarán el servicio de estas empresas, pero no lo controlarán a través de la emisión de licencias. Es decir, básicamente lo que se ha hecho en Brasil es “desregular” el servicio, trasladando la responsabilidad de su fiscalización a los gobiernos locales, estableciendo que no podrá ser controlado a partir de la emisión de licencias.

Situación del transporte colaborativo en España

A pesar de lo señalado, en España se ha optado por mantener restricciones de acceso al mercado, traducido en un sistema de *numerus clausus* de licencias y la existencia de tarifas reguladas, lo cual provoca la reducción de la intensidad de la rivalidad entre los operadores y limita la competencia.

⁷ La cual modificó la Ley No. 12.587, del 3 de enero del 2012, que reglamenta el transporte remunerado privado individual de pasajeros.

⁸ Al respecto, véase: <<http://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/el-congreso-de-brasil-aprueba-norma-para-regular-aplicaciones-como-uber-189664>> Consulta: 28 de marzo del 2018.

En España el sector del transporte discrecional urbano de pasajeros se caracteriza por contar con la presencia de dos tipos de agentes sujetos a una normatividad diferenciada, los taxis y los vehículos de arrendamiento con conductor (en adelante, **VTC**), los cuales operan a partir de autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (estas licencias son empleadas, por ejemplo, por choferes particulares y limusinas)⁹.

Ambas tipologías de servicios quedan incluidas dentro de la categoría de “transporte discrecional urbano de pasajeros en vehículos de hasta nueve plazas (o vehículos de turismo)” porque, de acuerdo con la Autoridad Catalana de la Competencia (en adelante, **ACCO**) ambas responden a las siguientes características (ACCO, 2018): (i) son servicios de transporte de pasajeros porque realizan desplazamientos de personas en vehículos construidos y adaptados a tal finalidad; (ii) son actividades privadas que realizan transportes públicos, pues se realizan por cuenta ajena y mediante un precio o una retribución, por personas físicas o jurídicas dedicadas profesionalmente al transporte¹⁰; (iii) son servicios de transporte discrecional, toda vez que no se prestan de acuerdo con itinerarios lineales o redes zonales preestablecidas y con periodicidad determinada; y, (iv) ambos tipos de servicios de transporte se realizan en vehículos de hasta nueve plazas o vehículos de turismo.

Ahora bien, aunque operan bajo normas diferenciadas, la existencia de regulación restrictiva alcanza tanto al sector del taxi como al de los VTC, impidiendo la entrada de nuevos agentes al mercado, lo cual ha traído como consecuencia que las plataformas de transporte colaborativo que intentaron ingresar en determinados mercados locales españoles tuvieran que hacer frente a demandas judiciales por competencia desleal¹¹.

⁹ El nombre de VTC proviene del acrónimo de “vehículos de transporte (o turismo) con conductor”. El término equivalente en francés sería también VTC, de “*Voitures de Transport (ou de Tourisme) avec Chauffeur*”. El término para el VTC en Reino Unido es “*Private Hire Vehicles*” (PHV). En Irlanda son conocidos como “*Hackney Cabs*” y en Estados Unidos como “*For-Hire Vehicles*” (FHV). Sobre el particular: CNMC (2016a).

¹⁰ La definición que realiza la Ley de Ordenamiento de Transporte Terrestre (LOTT) de estos tipos de transportes como públicos no tiene ninguna relación con la reserva de su prestación al sector público, sino que hace referencia a su naturaleza, en contraposición con el transporte privado, que es aquel que se realiza por cuenta propia, para satisfacer necesidades particulares o como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculado al correcto desarrollo de estas actividades.

¹¹ El Tribunal de Justicia de la Unión Europea resolvió, mediante la Sentencia del 20 diciembre 2017 TJCE 2017\217 (Caso Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S.L.) una cuestión prejudicial, por medio de la cual estableció que Uber no responde a la clasificación de “servicio de la sociedad de la información”, sino a la de “servicio en el ámbito de los transportes”.

La sentencia explica que un servicio de intermediación como el que ofrece Uber, el cual tiene por objeto poner en contacto, mediante una aplicación, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indefectiblemente vinculado con un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de clasificarse como “servicio en el ámbito de los transportes”. Adicionalmente, señala que la aplicación que proporciona Uber es indispensable tanto para los conductores como para las personas que desean realizar un desplazamiento urbano, lo que hace que Uber ejerza una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores.

De ello se desprende que, en el estado actual del derecho de la Unión Europea, incumbe a los estados miembros regular las condiciones de prestación de estos servicios, siempre que se respeten las normas

Esta regulación, en muchos de sus aspectos nunca ha estado justificada en los principios de regulación económica eficiente ni lo está en la actualidad. En ambos casos se exige disponer de una licencia administrativa y el número de vehículos que pueden operar está sometido a un control de la oferta por parte de la Administración Pública mediante el establecimiento de límites cuantitativos, lo que constituye una barrera a la entrada. Asimismo, en lo que respecta al taxi, las tarifas se encuentran reguladas.

Efectos negativos de los límites cuantitativos

Los efectos negativos del establecimiento de un límite cuantitativo son muy numerosos, siendo los más relevantes y perjudiciales para la competencia, los siguientes (SAE, 2015 y SAE, 2016):

(i) Efectos sobre el número de taxis por habitante y la disponibilidad de taxis

Los límites cuantitativos reducen el número de taxis en términos relativos a la población total por lo que los consumidores tienen menos operadores entre los cuales elegir. Esto afecta a todos los usuarios del servicio en general, pero tiene efectos muy perjudiciales sobre determinados segmentos de la población, que pueden mostrar una mayor dependencia de este tipo de servicios, como las personas con alguna discapacidad o personas mayores, más tendentes a utilizar este tipo de vehículos.

(ii) Efectos sobre el tiempo de espera, la calidad del servicio y la aparición de innovaciones

Los referidos límites aumentan el tiempo de espera y reducen la calidad del servicio y los incentivos a introducir innovaciones, pues la limitación de la entrada y la competencia que supone el control de la oferta, produce que la normatividad tienda a incorporar algunas provisiones para evitar que tengan lugar estos efectos. Sin embargo, dichas provisiones normativas —cuyo diseño está muchas veces influido por procesos de captura— no han conseguido que el nivel de dichas variables se sitúe en el nivel que se observaría en un mercado competitivo. Por ejemplo, en cuanto a la calidad del servicio, el servicio de taxi a nivel nacional en España ha sido objeto de estudio por la Organización de Consumidores y Usuarios (en adelante, **OCU**) (OCU, 2010), la cual analizó la calidad de los servicios de taxi en 13 provincias españolas. De acuerdo con la OCU, en los 193 trayectos realizados, se detectaron 523 infracciones, como ausencia de publicidad sobre las tarifas, rodeos injustificados, o cobro de cantidades indebidas, entre otras.

(iii) Efectos sobre la elección y decisiones de los consumidores entre opciones de transporte

La menor disponibilidad de vehículos y el mayor tiempo de espera afecta a las decisiones de los consumidores entre distintas opciones de transporte. Este impacto en términos de elección reduce el bienestar del consumidor. Los consumidores que habrían optado por un taxi si este fuese más barato —ya sea en términos de precio o de coste de oportunidad

generales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. No obstante, toda vez que Uber funciona en España con licencias VTC, esta decisión no afectaría directamente al servicio prestado en este momento.

por tiempo de espera— optan por otros medios de transporte, no tan preferidos o menos adecuados. De acuerdo con la *Office of Fair Trading* (OFT, 2003), en torno a un 15% de consumidores encuestados en zonas donde existían límites cuantitativos indicaban que el tiempo de espera era la principal razón por la que no elegían un taxi.

(iv) Efectos derivados del valor de las licencias

El límite cuantitativo crea una escasez artificial de licencias, que alcanzan un precio muy elevado en el mercado secundario. Puesto que las licencias no tienen un valor intrínseco en sí mismas, su valor de intercambio en el mercado representa solo una cosa: el valor descontado de los flujos de rentas monopolísticas que pueden ser obtenidas mediante la explotación de las licencias en un entorno de restricciones de entrada y de precio.

El precio tan elevado que alcanza una licencia genera distintos efectos (OCDE, 2007 y OFT, 2003). En primer lugar, aumentan los costes del servicio de taxi. En segundo lugar, este aumento en los costes aumenta el precio de los servicios de taxi, ya que las tarifas del taxi se regulan partiendo de los costes medios y asegurando un margen dentro de un marco de regulación de precios que intenta asegurar una rentabilidad al taxista (un marco de coste plus). Los aumentos en el coste por el valor creciente de las licencias se trasladan a las tarifas. De hecho, esto desencadena nuevos aumentos en el valor de las licencias — el mercado incorpora ese aumento en las tarifas— que vuelve a generar presiones por parte de los operadores para incorporar dicho aumento a las tarifas (OCDE, 2007). El aumento artificial e ineficiente del precio de los servicios de taxi genera efectos sustitución del taxi por otros medios de transporte y supone una transferencia de renta de los consumidores a los operadores de taxis. Esta transferencia de renta es sustancial, como ponen de relieve Gaunt y Black (1996) y Taylor (1989).

Regulación de tarifas

Por otro lado, la regulación de tarifas en el mercado del taxi es consecuencia directa de la existencia de límites cuantitativos, toda vez que, al limitar la entrada y la competencia en este mercado, se otorga capacidad para extraer rentas de monopolio a los operadores que disponen de permiso para operar, que no se encuentran disciplinados por la entrada si establecen sus precios por encima del nivel competitivo. En otras palabras, en un contexto de límites cuantitativos, la regulación de precios se encuentra justificada a fin de mitigar el poder de mercado que tienen los operadores establecidos; no obstante, existen mecanismos menos onerosos que el precio fijo, como lo es el precio máximo¹².

Ahora bien, la literatura económica ha realizado ejercicios cuantitativos a fin de determinar el impacto que generan estas restricciones en el bienestar de los consumidores. En lo que respecta al ámbito internacional, significativos son los estudios

¹² Siendo necesario un mecanismo de control de precios, más conveniente sería la implementación de un “precio máximo”, el cual sirve para intentar limitar el poder de mercado de los operadores incumbentes sin distorsionar tanto la competencia como un precio fijo, puesto que, en términos teóricos, este instrumento siempre dejaría abierta la posibilidad para realizar descuentos y que exista competencia. Conviene recordar que esta posibilidad de competencia es muy reducida en un contexto de límite cuantitativo con probable captura del regulador. En suma, ni los precios fijos ni los precios máximos permiten la configuración de precios eficientes de mercado que sirvan para ajustar oferta y demanda en distintos momentos del día o del año o en el espacio urbano. Al respecto, véase SAE (2015) y SAE (2016).

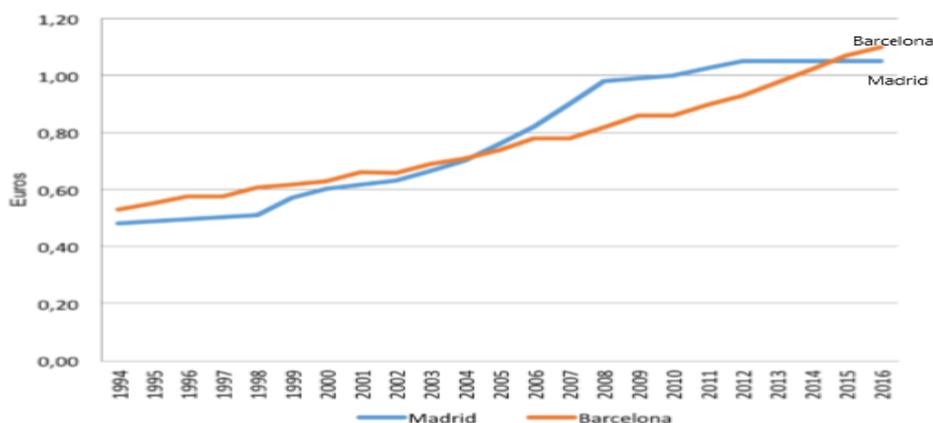
realizados por Swan (1979), quien luego de estudiar el impacto de las restricciones a la entrada en el mercado de taxis de Canberra (Australia), concluyó que la eliminación de estas restricciones habría generado una reducción del precio de los servicios del taxi en un 13,6%. Asimismo, Taylor (1989) concluyó que, para el año 1987 en Toronto (Canadá) la restrictiva regulación reducía en 730 licencias el número de taxis y aumentaba los precios en un 33%, en comparación con lo que se observaría en un mercado competitivo; llegando a cuantificar la pérdida de bienestar de los consumidores para dicho año en 39,2 millones de dólares. Finalmente, Gaunt y Black (1996) realizaron un ejercicio similar para la ciudad de Brisbane (Australia), concluyendo que las restricciones de entrada y de precio reducían las licencias en una magnitud de 228 y elevaban el precio un 15,6%. En este caso, la pérdida de bienestar para los consumidores ascendía a 20,6 millones de dólares australianos al año.

Más recientemente, Çetin y Erygit (2011) estimaron —haciendo uso de datos cuatrimestrales para la ciudad de Estambul entre los años 1989 y 2010— que, dada la relación negativa existente entre la cantidad de taxis por cada 100 habitantes y el precio de las licencias, las restricciones a la entrada suben los precios de las licencias y generan rentas artificiales. En particular, sus resultados mostraron que un 1% de reducción en el número de licencias aumentaba el valor de las mismas un 0,71%, mientras que un aumento del 1% en el precio de las licencias aumentaba las tarifas un 0,32%. Los mismos autores (Çetin y Erygit, 2013) llegaron a conclusiones muy parecidas para la ciudad de Nueva York. En este caso, un decrecimiento del 1% en el número de taxis suponía un aumento del valor de las licencias de un 0,45%, mientras que un 1% de aumento en el precio de transmisión de las licencias se trasladaba en 0,12% de aumento de las tarifas.

En cuanto a ciudades españolas, de acuerdo con la CNMC (2016a) las tarifas de taxi por kilómetro recorrido en Madrid en valores nominales se han incrementado de media durante los últimos 57 años un 6,4% anual, pasando de los 3 céntimos de euro por kilómetro en 1957 hasta 1,05 euros en 2014. Desde el año 2000 las tarifas han aumentado un 3,7% de media anual, pasando de 0,6 euros por kilómetro hasta los ya mencionados 1,05 euros del 2014.

Asimismo, en el área metropolitana de Barcelona, las tarifas por kilómetro de taxi se han incrementado entre 1994 y 2012 a una tasa prácticamente constante del 3,4% anual. El siguiente gráfico muestra lo anteriormente señalado:

Gráfico 3 - Evolución de las tarifas por kilómetro de taxi en Madrid y Barcelona



Fuente y elaboración: CNMC (2016a)

Adicionalmente, es preciso señalar que la CNMC ha realizado varios estudios (SAE, 2015; SAE, 2016; CNMC 2016a, 2016b, 2017a y 2017b) que aproximan el sobreprecio pagado por los consumidores para el servicio del taxi, la reducción en el número de licencias y la pérdida de bienestar de los consumidores como consecuencia de la regulación, en las ciudades de Málaga y Córdoba y en el área metropolitana de Barcelona, así como en el conjunto del Estado. Los principales resultados de todos estos trabajos se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 2 - Estudios empíricos que estiman el impacto en el bienestar del consumidor (España)

ESTUDIO	ÁMBITO GEOGRÁFICO	RESULTADOS
SAE (2015)	Málaga	La regulación reduce el número de licencias en 155 y aumenta las tarifas un 10%-11%. La pérdida de bienestar de los consumidores es de 4,4 millones de euros (2012).
SAE (2016)	Córdoba	La regulación aumenta las tarifas un 10,8%. La pérdida de bienestar de los consumidores asciende a 2,5 millones de euros (2012).
CNMC (2016b y 2017a)	41 provincias	La regulación reduce el número de licencias en 9 284 y aumenta las tarifas, como mínimo, un 13,1%. La pérdida de bienestar a nivel estatal es de 324,3 millones de euros (2013).
CNMC (2017b)	Área Metropolitana de Barcelona	Las restricciones regulatorias reducen el número de licencias en 1 298 y suben los precios un 12,3%. La pérdida de bienestar de los consumidores estimada es de 61,4 millones de euros (2016)

Fuente y elaboración: ACCO (2018)

Como se puede observar, en general, los estudios coinciden en concluir que las restricciones de entrada tienen costes en términos de bienestar para los consumidores; por lo que, —en mérito de dichos resultados— puede concluirse que el segmento del transporte urbano discrecional de pasajeros en España, desde la óptica de la competencia y la regulación económica eficiente, se ve afectado por obstáculos innecesarios o desproporcionados al acceso y ejercicio de dicha actividad.

III. METODOLOGÍA USADA Y DATOS

En la presente investigación se analizó las tarifas reguladas de taxis en treinta (30) de las ciudades españolas más pobladas en un periodo de diez (10) años (2008 - 2017). Dicho análisis se realizó en función de dos (2) tipos de tarifa: (i) Bajada de bandera, referida a la tarifa con la que empieza el recorrido; y, (ii) kilómetro recorrido, es decir, el costo por cada kilómetro adicional. A su vez, estas tarifas se subdividieron en tres periodos

diferenciados: (i) día; (ii) noche; y, (iii) noches de fines de semana y festivos¹³. Las ciudades cuya tarifa se analizó fueron las siguientes:

Tabla 3 - Ciudades cuya tarifa de taxi se analizó

CÓDIGO	CIUDAD	COMUNIDAD AUTÓNOMA	POBLACIÓN ¹⁴	TAXIS ¹⁵	TAXIS POR HABITANTE (%)
1	BARCELONA	CATALUÑA	1 620 809	10 539	0,65
2	MADRID	MADRID	3 182 981	15 450	0,49
3	VALENCIA	COMUNIDAD VALENCIANA	787 808	2 970	0,38
4	SEVILLA	ANDALUCÍA	689 434	2 238	0,32
5	ZARAGOZA	ARAGÓN	664 938	1 879	0,28
6	MÁLAGA	ANDALUCÍA	569 002	2 620	0,46
7	PALMA DE MALLORCA	ISLAS BALEARES	406 492	SD	SD
8	BILBAO	PAÍS VASCO	345 110	SD	SD
9	ALICANTE	COMUNIDAD VALENCIANA	329 988	1 386	0,42
10	CÓRDOBA	ANDALUCÍA	325 916	763	0,23
11	VALLADOLID	CASTILLA Y LEÓN	299 715	495	0,17
12	LA CORUÑA	GALICIA	244 099	1 484	0,61
13	GRANADA	ANDALUCÍA	232 770	842	0,36
14	OVIEDO	ASTURIAS	220 301	SD	SD
15	SANTA CRUZ DE TENERIFE	ISLAS CANARIAS	203 692	2 514	1,2
16	PAMPLONA	NAVARRA	197 138	SD	SD

¹³ Las tarifas analizadas fueron obtenidas a partir de los estudios comparativos de las tarifas de los taxis urbanos en las ciudades españolas realizados por la organización no gubernamental FACUA - Consumidores en Acción.

¹⁴ Datos actualizados al 1 de enero del 2018. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Ver datos completos en: <<http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2911>> (Consulta: 27 de julio del 2018)

¹⁵ Datos actualizados al 3 de mayo del 2018. Fuente: Ministerio de Fomento de España. Ver datos completos en: <https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/webpturi.pdf> (Consulta: 27 de julio del 2018)

17	ALMERÍA	ANDALUCÍA	195 389	487	0,25
18	SAN SEBASTIÁN	PAÍS VASCO	186 370	SD	SD
19	BURGOS	CASTILLA Y LEÓN	175 623	318	0,18
20	SANTANDER	CANTABRIA	171 951	SD	SD
21	CASTELLÓN	COMUNIDAD VALENCIANA	169 498	225	0,13
22	BADAJOS	EXTREMADURA	150 543	505	0,34
23	HUELVA	ANDALUCÍA	145 115	382	0,26
24	SALAMANCA	CASTILLA Y LEÓN	144 436	364	0,25
25	TARRAGONA	CATALUÑA	131 507	509	0,39
26	CÁDIZ	ANDALUCÍA	118 048	1 124	0,95
27	JAÉN	ANDALUCÍA	114 238	394	0,34
28	OURENSE	GALICIA	105 636	340	0,32
29	GIRONA	CATALUÑA	99 013	550	0,56
30	PONTEVEDRA	GALICIA	82 671	1 248	1,50

Elaboración propia

A fin de determinar si la entrada de plataformas de transporte colaborativo en España ha generado que el regulador varíe las tarifas de los taxis en función de la eventual competencia, a partir de los datos presentados se efectuó una comparación de las medias de las tarifas entre las ciudades donde no ha irrumpido el transporte colaborativo, con aquellas donde sí existen plataformas de transporte colaborativo.

Para ello, se generó la variable binaria “Transporte Colaborativo”¹⁶, que representa las ciudades donde ingresaron las plataformas de transporte colaborativo, a fin de observar la reacción del regulador en la fijación de tarifas ante la inminente llegada de la competencia de las plataformas virtuales de transporte. Las ciudades “Transporte Colaborativo” son las siguientes:

Tabla 4 - Ciudades “Transporte Colaborativo”

CIUDADES	PLATAFORMAS	AÑO DE INICIO DE OPERACIONES
BARCELONA	CABIFY	2016

¹⁶ La variable binaria “Transporte Colaborativo” engloba a las ciudades donde opera tanto Cabify como Uber.

	UBER	2017
MADRID	CABIFY	2012
	UBER	2016
VALENCIA	CABIFY	2014
SEVILLA	CABIFY	2016
MÁLAGA	CABIFY	2017

Elaboración propia

De manera adicional, se realizó un análisis paralelo al de las tarifas, teniendo en consideración el número de licencias de taxi y VTC otorgadas en el periodo comprendido entre los años 2005 y 2018, a fin de determinar si los reguladores han variado cuantitativamente el otorgamiento de dichas licencias a partir de la entrada de las plataformas de transporte colaborativo.

Finalmente, a partir de la revisión y análisis de literatura comparada e informes institucionales de las autoridades de competencia españolas, y en función de principios de regulación eficiente, se esboza una solución a la irrazonable regulación que afecta al sector de transporte urbano discrecional de pasajeros, lo cual perjudica —principalmente— a los consumidores.

IV. RESULTADOS OBTENIDOS

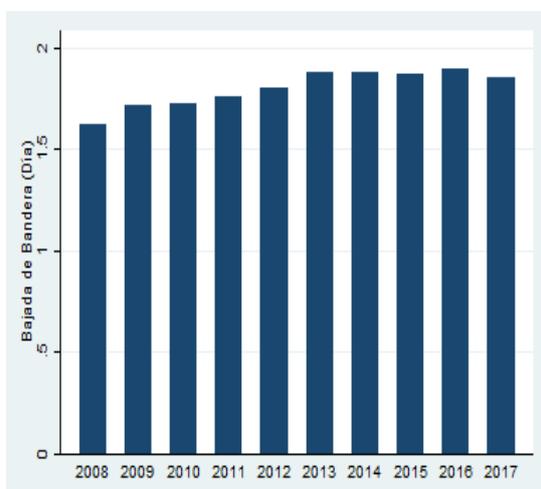
Los resultados obtenidos en la presente investigación se muestran en tres subapartados. El primero muestra la tendencia que han tenido las medias de las tarifas de los taxis en las ciudades analizadas. En el segundo subapartado se analizan comparativamente las tarifas de los taxis en las ciudades No Transporte Colaborativo y Transporte Colaborativo, adicionalmente, se presenta la variación —en ambos grupos— de las tarifas año por año, respecto del año anterior; se efectúa, además, una comparación de medias de las tarifas en ciudades de los dos grupos. Finalmente, en el último apartado se analiza comparativamente las licencias de taxi y VTC.

4.1 Análisis de las tarifas en las treinta (30) ciudades

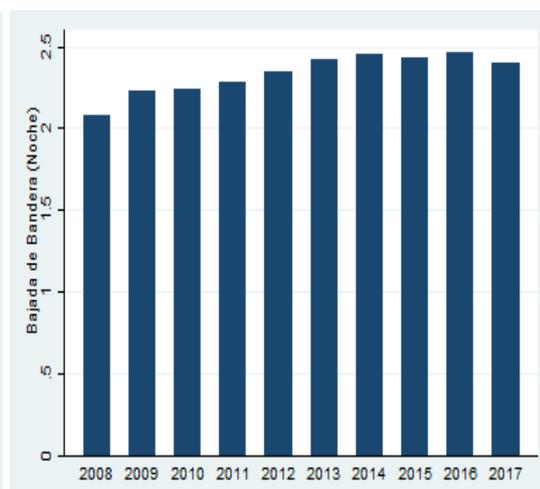
En general, las medias de las tarifas de las treinta (30) ciudades analizadas parecen seguir una tendencia. En efecto, de acuerdo con los gráficos presentados a continuación, se observa cómo, desde el año de inicio de las observaciones (2008) hasta el año 2016, existe un paulatino y progresivo aumento en la media de las tarifas. En la bajada de bandera, se exceptúa el año 2015, donde se aprecia una baja. Dicha tendencia general parece haber terminado para el año 2017, donde, en la bajada de bandera es notoria una ostensible baja; mientras que, en el kilómetro recorrido, es notoria el alza. Los siguientes gráficos muestran la evolución de las medias de las tarifas en las treinta (30) ciudades analizadas:

Bajada de Bandera (todas las ciudades)

a) Día

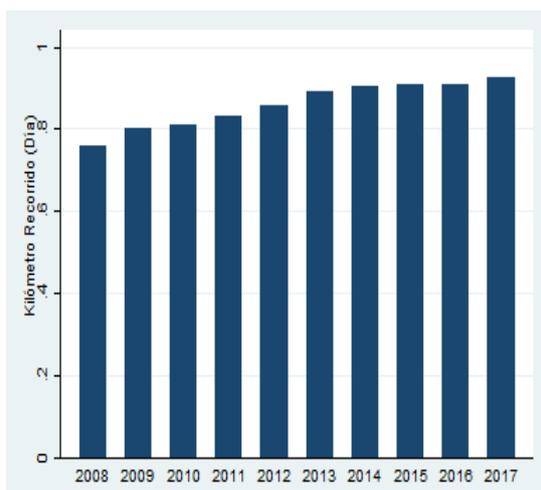


b) Noche

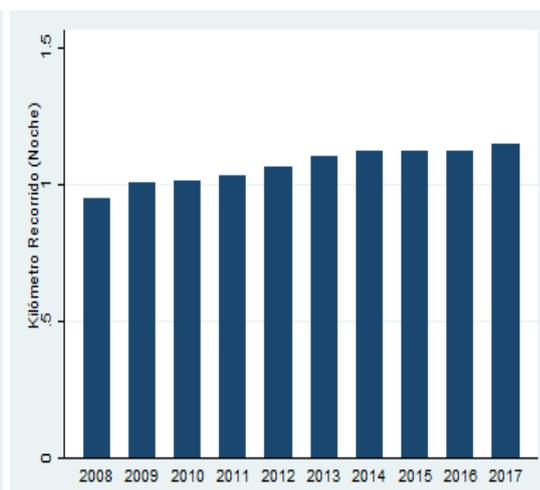


Kilómetro Recorrido (todas las ciudades)

a) Día



b) Noche

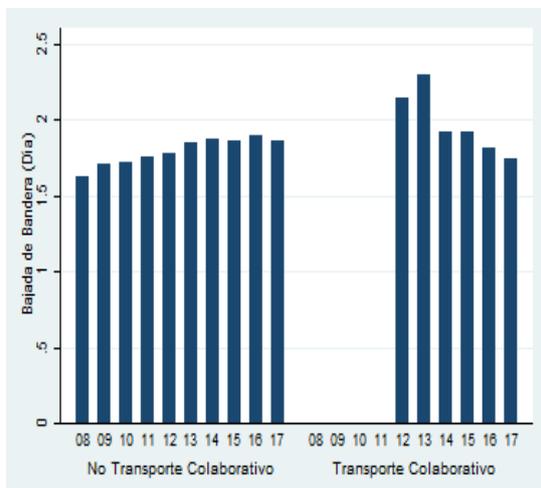


4.2 Comparación de medias

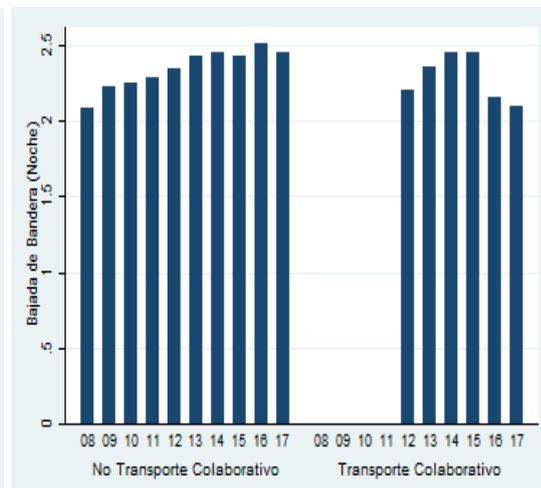
En cuanto a la comparación de medias de las tarifas en las ciudades donde no operan las plataformas de transporte colaborativo con las que sí, se aprecia —en la bajada de bandera— que en las ciudades No Transporte Colaborativo, la tendencia de las medias de las tarifas de bajada de bandera es al alza progresiva, mostrando una disminución en el último año (2017). Mientras, en las ciudades Transporte Colaborativo dichas medias tienden a la estabilización. La excepción se da en las ciudades Transporte Colaborativo para el año 2013 en la bajada de bandera - día y en los años 2014 y 2015 en la bajada de bandera - noche, lo cual se explica por la subida en Madrid de dicha tarifa de 2,15 euros en 2012 a 2,30 euros en el 2013; y de 2,34 en 2013 a 2,9 euros en 2014, respectivamente. No obstante, al año siguiente (2014 para la bajada de bandera - día y 2015 para la bajada de bandera - noche), la media de las tarifas vuelve a disminuir considerablemente, como se puede apreciar en los siguientes gráficos.

Bajada de Bandera

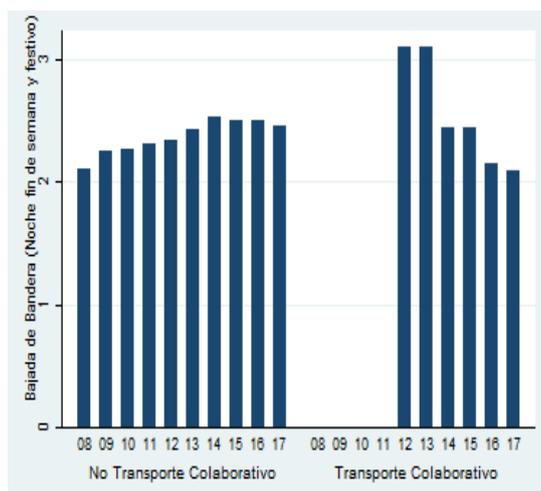
a) Día



b) Noche



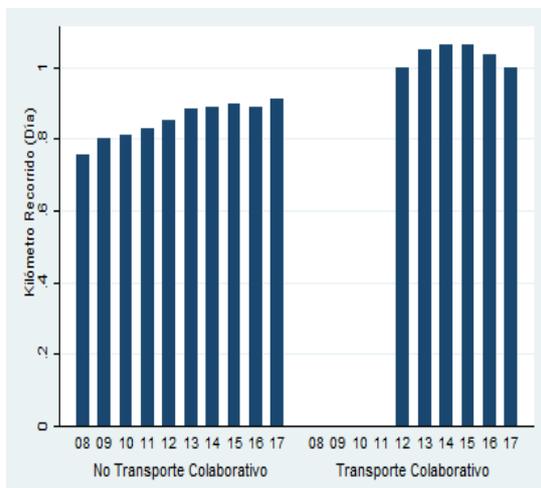
c) Noches Fin de Semana y Festivos



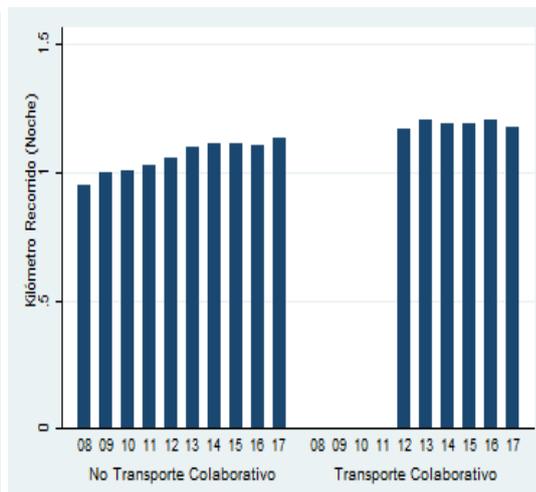
En cuanto a las medias de las tarifas kilómetro recorrido, nuevamente se observa en las ciudades No Transporte Colaborativo una tendencia al alza; mientras que, en lo que respecta a las ciudades Transporte Colaborativo, en la tarifa kilómetro recorrido - día, se pueden distinguir dos periodos diferenciados. Uno, que comprende desde el año 2012 hasta el 2014, marcado por un alza progresiva; y el comprendido entre los años 2015 y 2017, durante los cuales la media de las tarifas disminuyó notoriamente. Lo señalado se aprecia en los siguientes gráficos:

Kilómetro Recorrido

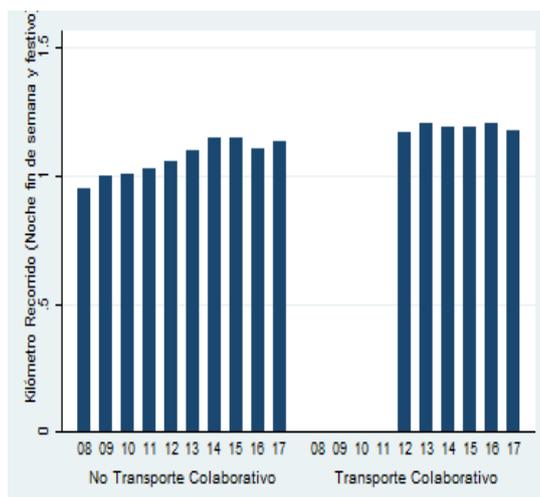
a) Día



b) Noche



c) Noche Fin de Semana y Festivos



Es preciso señalar que, al efectuar un test de medias, tomando como referencia el último año analizado (2017), se obtuvo un resultado no significativo:

Tabla 5 - Comparación de medias año 2017 - Bajada de Bandera (día)

Two-sample t test with equal variances

Group	Obs	Mean	Std. Err.	Std. Dev.	[95% Conf. Interval]	
0	25	1.8672	.1363226	.6816128	1.585844	2.148556
1	5	1.752	.2106514	.4710308	1.167138	2.336862
combined	30	1.848	.1178987	.6457575	1.60687	2.08913
diff		.1152	.321218		-.5427853	.7731853

diff = mean(0) - mean(1) t = 0.3586
 Ho: diff = 0 degrees of freedom = 28

Ha: diff < 0 Ha: diff != 0 Ha: diff > 0
 Pr(T < t) = 0.6387 Pr(|T| > |t|) = 0.7226 Pr(T > t) = 0.3613

Elaboración propia

		2017 (***)	2,10	0%	2,10	0%
2	MADRID	2012 (*)	2,15	2,38%	2,2	0%
		2013	2,3	7%	2,35	6,80%
		2014 (**)	2,40	4,35%	2,90	23,4%
		2015	2,40	0%	2,90	0%
		2016 (***)	2,40	0%	2,90	0%
		2017	2,40	0%	2,90	0%
3	VALENCIA	2014 (*) (**)	1,45	0%	2	0%
		2015	1,45	0%	2	0%
		2016	1,45	0%	2	0%
		2017	1,45	0%	2	0%
4	SEVILLA	2014	1,33	1,53%	1,62	1,25%
		2015	1,32	-0,8%	1,61	-0,6%
		2016 (*)	1,32	0%	1,61	0%
		2017	1,32	0%	1,61	0%
6	MÁLAGA	2014	1,49	1,36%	1,85	1,09%
		2015	1,49	0%	1,85	0%
		2016	1,49	0%	1,85	0%
		2017 (*)	1,49	0%	1,85	0%

Fuente: FACUA

Elaboración propia

(*) Año en que ingresó Cabify

(**) Año en que ingresó Uber Pop

(***) Año en que ingresó Uber X

Tabla 8 - Variación de las tarifas kilómetro recorrido en las ciudades “Transporte Colaborativo”

CÓDIGO	CIUDAD	AÑO	KILÓMETRO RECORRIDO DÍA (€)	VARIACIÓN RESPECTO DEL AÑO ANTERIOR	KILÓMETRO RECORRIDO NOCHE (€)	VARIACIÓN RESPECTO DEL AÑO ANTERIOR
1	BARCELONA	2014 (**)	1,03	5,1%	1,30	4,84%
		2015	1,07	3,9%	1,30	0%
		2016 (*)	1,10	2,8%	1,30	0%
		2017 (***)	1,10	0%	1,30	0%
2	MADRID	2012 (*)	1	0%	1,17	0%
		2013	1,05	5%	1,20	2,60%
		2014 (**)	1,05	0%	1,20	0%

		2015	1,05	0%	1,20	0%
		2016 (***)	1,05	0%	1,20	0%
		2017	1,05	0%	1,20	0%
3	VALENCIA	2014 (*) (**)	1,08	4,85%	1,18	2,61%
		2015	1,08	0%	1,18	0%
		2016	1,08	0%	1,18	0%
		2017	1,08	0%	1,18	0%
4	SEVILLA	2014	0,92	1,1%	1,14	1,79%
		2015	0,91	-1,1%	1,13	-0,9%
		2016 (*)	0,91	0%	1,13	0%
		2017	0,91	0%	1,13	0%
6	MÁLAGA	2014	0,86	0%	1,06	0%
		2015	0,86	0%	1,06	0%
		2016	0,86	0%	1,06	0%
		2017 (*)	0,86	0%	1,06	0%

Fuente: FACUA

Elaboración propia

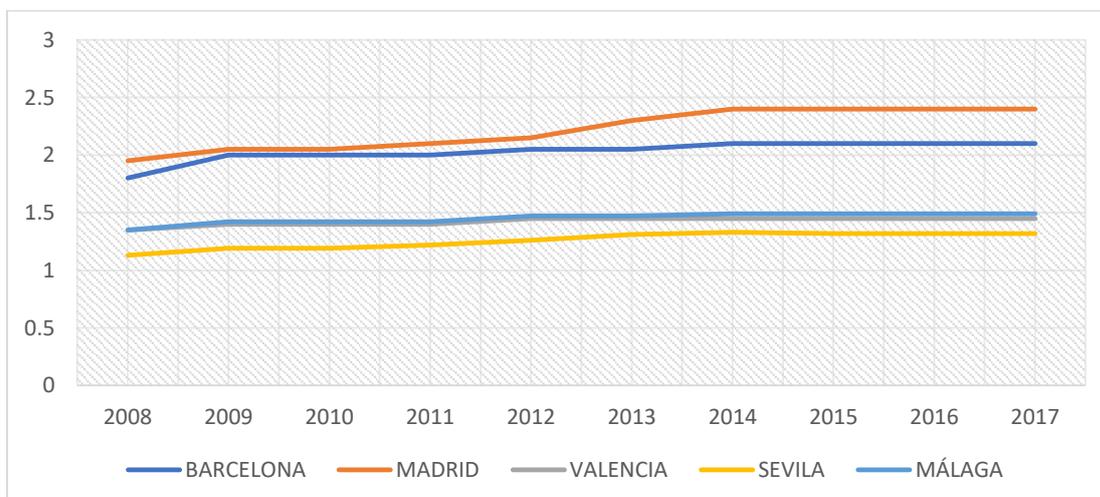
(*) Año en que ingresó Cabify

(**) Año en que ingresó Uber Pop

(***) Año en que ingresó Uber X

Asimismo, en los siguientes gráficos se muestra la evolución de las tarifas en las ciudades Transporte Colaborativo:

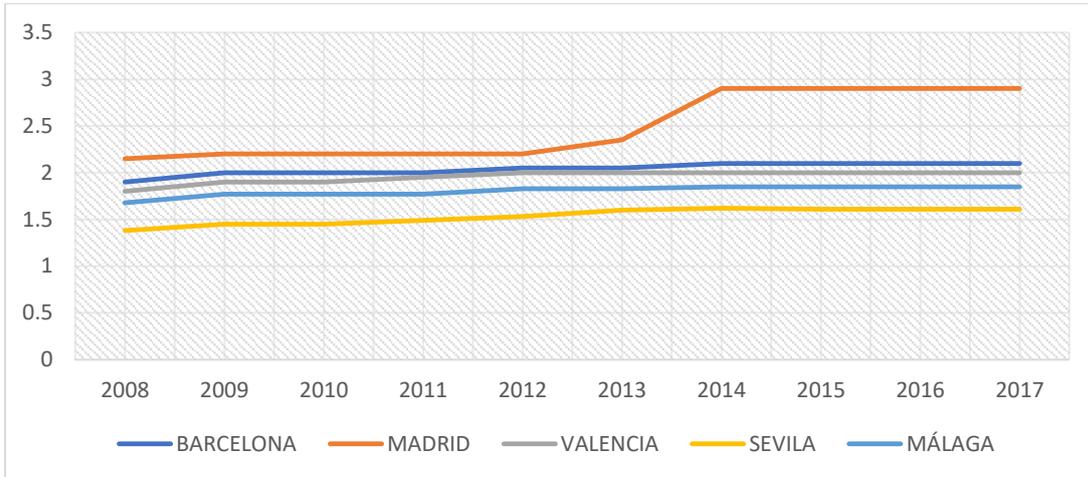
**Gráfico 4 - Variación de tarifas bajada de bandera - día
(Ciudades Transporte Colaborativo)**



Fuente: FACUA

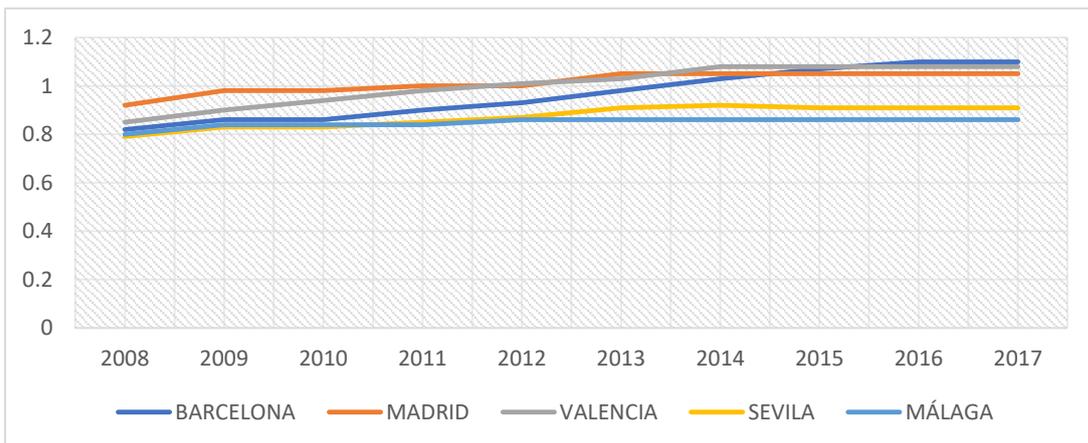
Elaboración propia

**Gráfico 5 - Variación de tarifas bajada de bandera - noche
(Ciudades Transporte Colaborativo)**



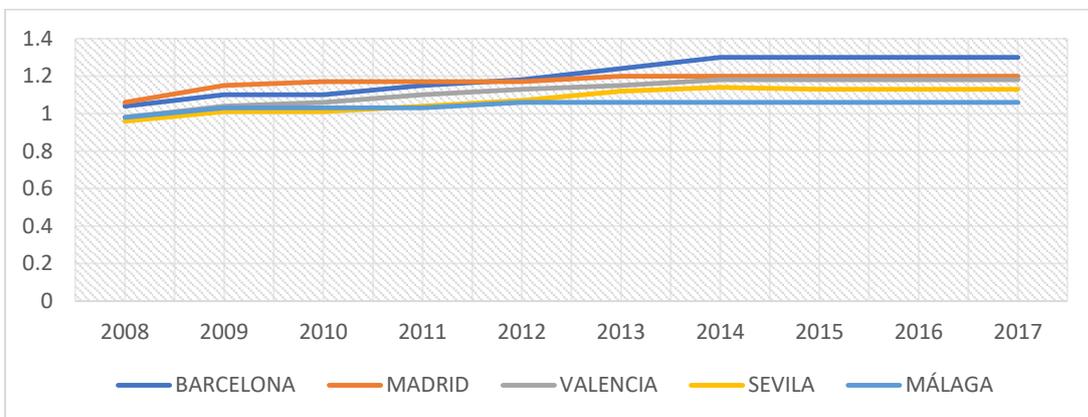
Fuente: FACUA
Elaboración propia

**Gráfico 6 - Variación de tarifas kilómetro recorrido - día
(Ciudades Transporte Colaborativo)**



Fuente: FACUA
Elaboración propia

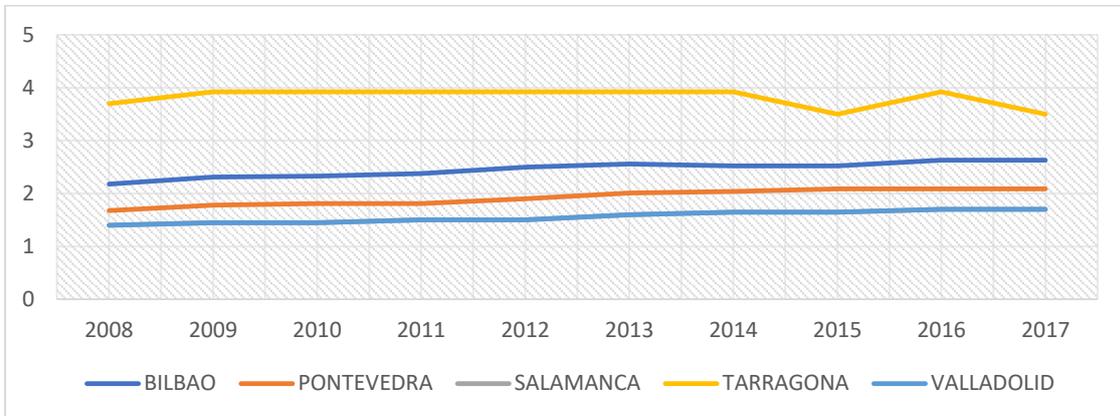
**Gráfico 7 - Variación de tarifas kilómetro recorrido - noche
(Ciudades Transporte Colaborativo)**



Fuente: FACUA
Elaboración propia

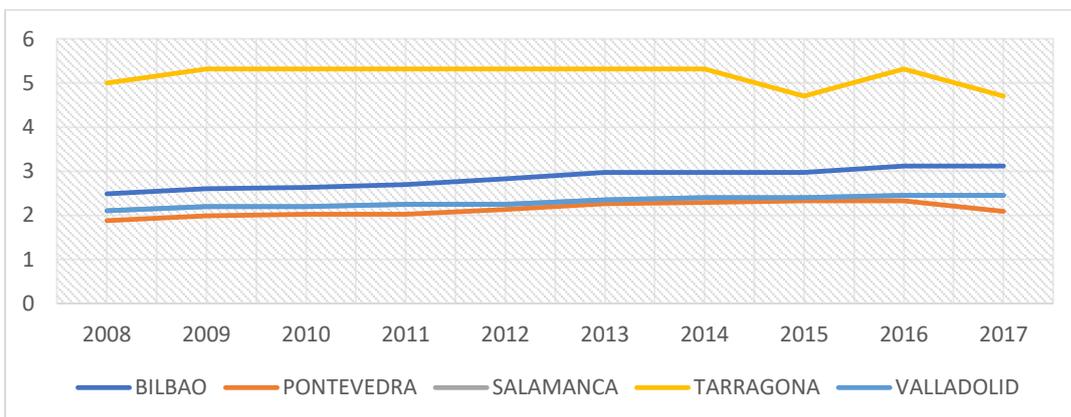
En contraparte, tomando cinco (5) ciudades No Transporte Colaborativo, se obtiene la siguiente tendencia en su variación de tarifas:

**Gráfico 8 - Variación de tarifas bajada de bandera - día
(Ciudades No Transporte Colaborativo)**



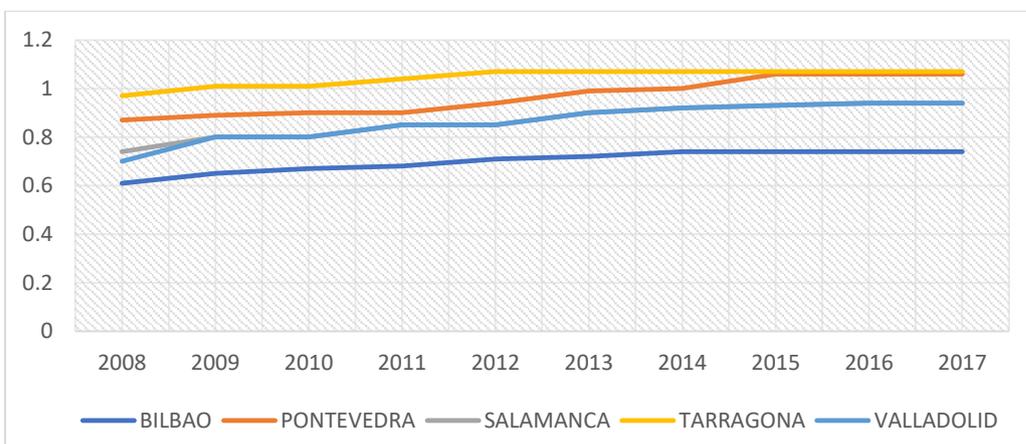
Fuente: FACUA
Elaboración propia

**Gráfico 9 - Variación de tarifas bajada de bandera - noche
(Ciudades No Transporte Colaborativo)**



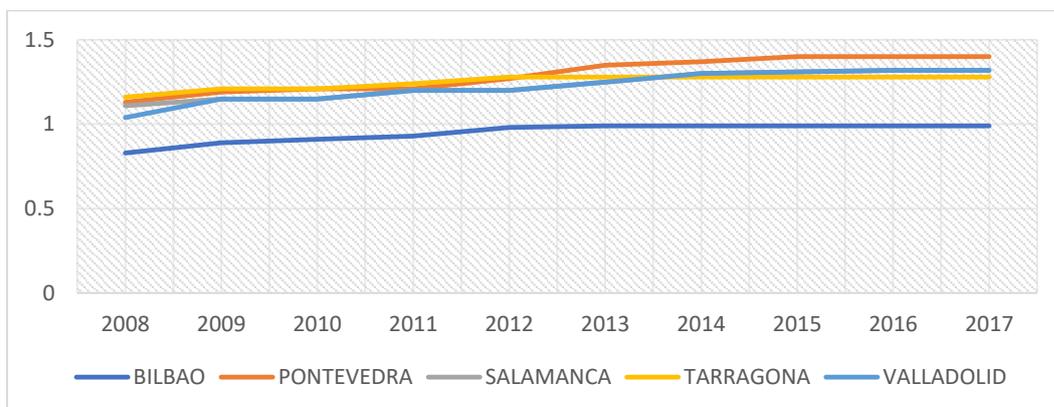
Fuente: FACUA
Elaboración propia

**Gráfico 10 - Variación de tarifas kilómetro recorrido - día
(Ciudades No Transporte Colaborativo)**



Fuente: FACUA
Elaboración propia

**Gráfico 11 - Variación de tarifas kilómetro recorrido - noche
(Ciudades No Transporte Colaborativo)**



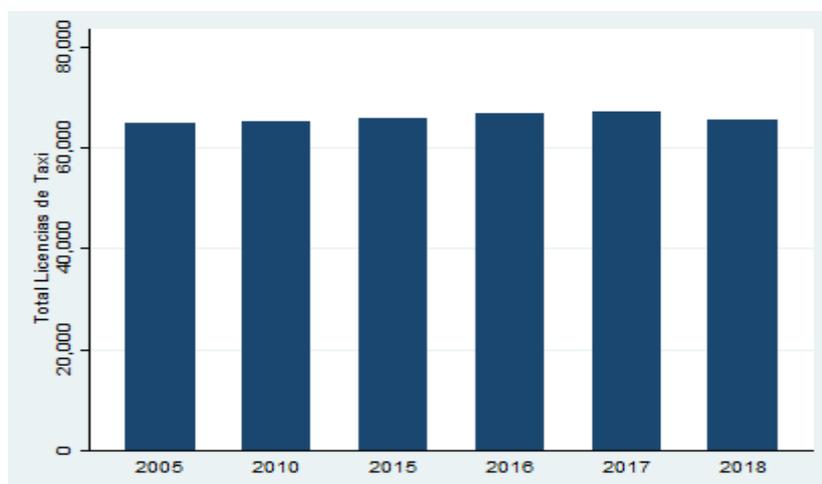
Fuente: FACUA
Elaboración propia

Se puede concluir, a partir del presente análisis, que en las ciudades Transporte Colaborativo prácticamente no hubo variación en las tarifas a partir de los años en que ingresaron las plataformas de transporte colaborativo. Es decir, no existe evidencia empírica —para ningún tipo de tarifa— que en España los reguladores disminuyan las tarifas en función del ingreso de plataformas de transporte colaborativo. En otras palabras, ahí donde entran las plataformas, el regulador no reduce precios. Los reguladores reaccionan todos por igual.

4.3 Análisis de las licencias

Por un lado, respecto de las licencias de taxi, se puede concluir que su otorgamiento ha permanecido prácticamente invariable en los últimos años, tanto en ciudades Transporte Colaborativo como en ciudades No Transporte Colaborativo, como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

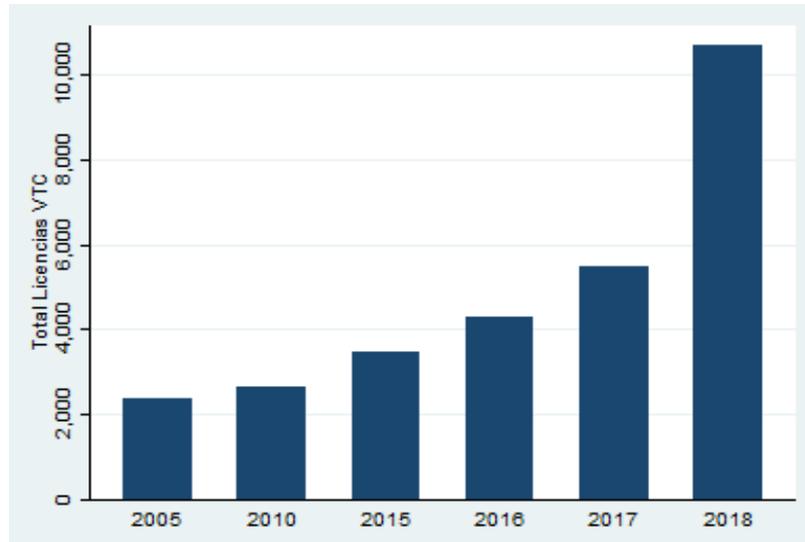
Gráfico 12 - Total Licencias de Taxi en España



Fuente: Dirección General de Transporte del Ministerio de Fomento
Elaboración propia

Lo señalado contrasta con el vertiginoso aumento que han tenido las licencias VTC en los últimos años, lo cual se observa en el siguiente gráfico:

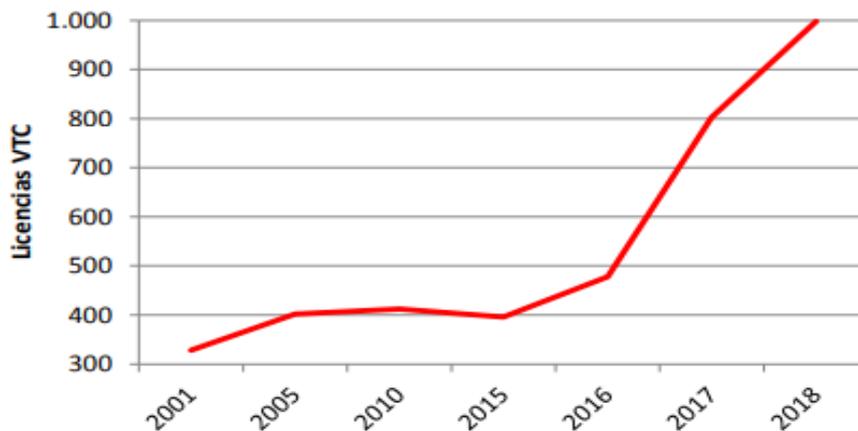
Gráfico 13 - Total Licencias VTC en España



Fuente: Dirección General de Transporte del Ministerio de Fomento
Elaboración propia

Se desprende del gráfico anterior que el otorgamiento de licencias VTC ha crecido en los dos últimos años, siendo exponencial el aumento en el último¹⁸. Este crecimiento se debe, principalmente al ingreso definitivo de las plataformas de transporte colaborativo. Una prueba de ello, tal como lo afirma la ACCO (2018), es que el número total de licencias VTC en Cataluña pasó de 328 el 1 de enero del 2001, a 803 el 1 de enero del 2017, y a 998 a 2 de abril del 2018. Estas cifras implican un aumento del número de licencias en 145% (a 1 de enero del 2017) y en 204% (a 2 de abril del 2018). Dicho aumento se observa en el siguiente gráfico, donde se aprecia el notorio aumento para el año 2016, en el cual ingresó Cabify al mercado de taxi catalán:

Gráfico 14 - Evolución de licencias VTC en Cataluña (2001 - 2018)



Fuente y elaboración: ACCO (2018)

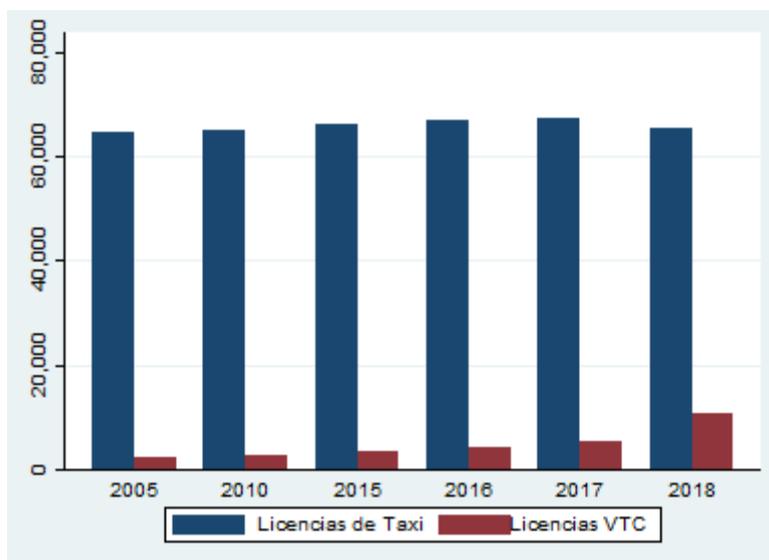
¹⁸ Es pertinente mencionar que el notorio aumento de las Licencias VTC fue propiciado por una especie de vacío legal, lo cual permitió que se otorgaran estas Licencias más allá del rango 30/1 establecido por la Ley.

En efecto, en las ciudades Transporte Colaborativo, las licencias VTC, al amparo de las cuales operan Cabify y Uber, han sido otorgadas en mucha mayor proporción que en el resto de ciudades, destacándose Barcelona y Madrid¹⁹, lo que indica una fuerte competencia al sector taxi en dichas ciudades.

Ahora bien, es notorio que durante la crisis económica española iniciada en el año 2008 y en la posterior recuperación, el número de licencias de taxi se haya mantenido e incluso, aumentado ligeramente; no obstante, entre el año 2017 y 2018, su otorgamiento disminuyó. Es decir, la tendencia de los últimos años parece haberse revertido en este último año, a partir del definitivo ingreso de plataformas de transporte colaborativo. Lo señalado indica que el regulador no aumenta las licencias de taxi en función del considerable aumento de las licencias VTC; es decir, no las sustituye, sino que, por el contrario, las disminuye.

Efectivamente, si analizamos comparativamente los tres últimos periodos, podemos notar que, mientras del año 2016 al 2017 el número de licencias de taxi aumenta, del año 2017 al 2018, disminuye. A partir de lo señalado, se puede concluir que el gran aumento de otorgamiento de licencias VTC producido del año 2017 al 2018 y generado por la entrada definitiva de plataformas de transporte colaborativo, habría influido en la disminución del otorgamiento de licencias de taxi, tal como se puede ver en el siguiente gráfico:

Gráfico 15 - Total licencias de taxi y VTC en España

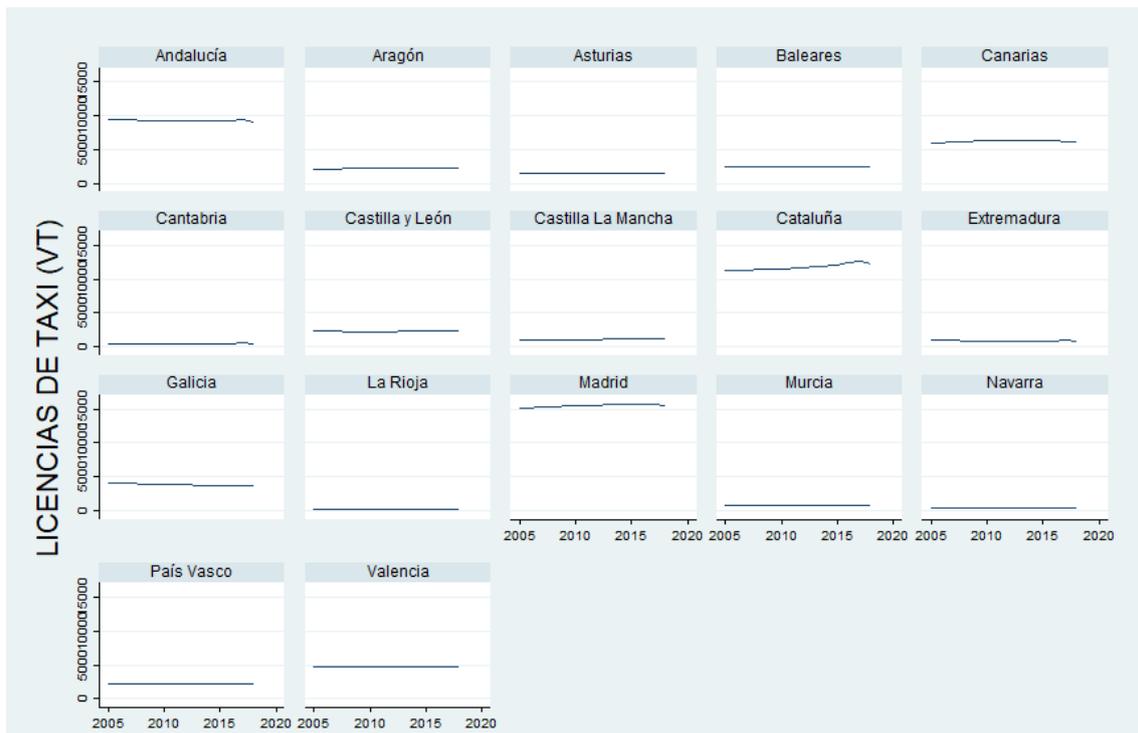


Fuente: Dirección General de Transporte del Ministerio de Fomento
Elaboración propia

Ahora bien, aunque dicha disminución se observa a nivel nacional en todo el territorio español, es más notoria en las Comunidades Autónomas donde han ingresado vertiginosamente las plataformas de Transporte Colaborativo, como podemos ver en el gráfico a continuación:

¹⁹ Fuente: Ministerio de Fomento. Ver datos en: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/webpturi.pdf (Consulta: 27 de julio del 2018)

Gráfico 16 - Variación licencias de taxi por Comunidad Autónoma



Elaboración propia

V. APORTES Y DISCUSIÓN

Como se ha demostrado en el apartado anterior, las tarifas de los taxis en las ciudades donde operan plataformas de transporte colaborativo prácticamente no variaron a partir del ingreso de dichas plataformas. Ello permite concluir que el ingreso de las plataformas de economía colaborativa al mercado de transporte urbano discrecional de pasajeros habría generado un impacto competitivo respecto de las tarifas, el cual beneficia al consumidor.

Dicho impacto se ve favorecido en tanto que las mencionadas plataformas implementan esquemas de precio para coordinar oferta y demanda no solo en distintos momentos del tiempo, sino también en distintas zonas del área urbana. Así, por ejemplo, cuando se detecta una escasez de taxis en una zona de la ciudad, los precios se ajustan para incentivar que conductores que se encuentran en áreas con una oferta relativamente abundante o que no se encontraban operativos en el mercado en ese momento, se desplacen a la zona en donde existe una escasez relativa de vehículos. Este mecanismo de precios sirve para manejar de forma eficiente el tráfico en una ciudad (CNMC, 2016a:17).

No obstante ello, el beneficio de los consumidores en este tipo de mercado es aún reducido, toda vez que —como se ha mencionado— el sector del transporte urbano discrecional de pasajeros posee una regulación excesivamente restrictiva, basada en la concesión de licencias bajo un sistema de *numerus clausus* y la existencia de tarifas reguladas, sin que se hayan producido cambios sustantivos en su rígida regulación durante las últimas décadas.

En suma, conforme lo desarrollado hasta este punto, se pueden esbozar dos

metropolitana de Barcelona, en forma de limitación del número de operadores y de tarifas reguladas, han supuesto por término medio, como mínimo: (i) una reducción de aproximadamente 1 000 licencias; (ii) un sobreprecio por carrera sobre el 14%; y, (iii) una pérdida de bienestar de los consumidores en torno a los 56 millones de euros, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 9 - Pérdida de bienestar de los consumidores debido a la regulación (en euros)

AÑO	TOTAL DE RENTAS EXTRAORDINARIAS	PÉRDIDA ADICIONAL PARA LOS CONSUMIDORES	PÉRDIDA DE BIENESTAR DE LOS CONSUMIDORES
2013	47 474 554,01	2 267 336,01	49 741 890,02
2014	55 619 215,28	2 927 569,58	58 546 784,87
2015	56 019 182,74	2 826 604,47	58 845 787,21

Fuente y elaboración: ACCO (2018)

Asimismo, se concluyó que, debido a las restricciones, se dejaron de efectuar un total de 6 148 719 carreras. Es decir, los propietarios de una licencia de taxi también experimentan una pérdida de bienestar, dado que las carreras por año que dejan de realizarse por las restricciones de la regulación se ofrecerían a una tarifa superior a su coste; no obstante, siempre que la transferencia de renta de los consumidores hacia ellos sea superior que esta pérdida, a los propietarios de una licencia de taxi les saldrá a cuenta la situación actual restrictiva de la competencia.

Efectivamente, lo propuesto resultaría perjudicial para los taxistas actualmente establecidos, pues es altamente probable que en un mercado abierto obtendrían unos beneficios inferiores a los que extraen con el actual esquema regulatorio. Adicionalmente, resulta intuitivo que el considerable valor económico que las licencias de taxi alcanzan en el mercado secundario desaparecería prácticamente con la eliminación de las restricciones cuantitativas de acceso al sector.

Esta cuestión ya se ha planteado con anterioridad en otros países. Así, por ejemplo, en Irlanda hasta el año 2000 existía un sistema de *numerus clausus* en el otorgamiento de licencias, lo cual traía como consecuencia que la cantidad de taxis fuese manifiestamente insuficiente para atender la demanda. Ante ello, las autoridades tomaron la decisión de doblar el número de licencias, adjudicando una nueva a cada uno de los que ya tenían una (Barret, 2003). Varios conductores de *hackneys* (el equivalente de los VTC españoles) impugnaron esta decisión, la cual fue desestimada por el Tribunal Supremo irlandés fundamentalmente por tres razones: (i) porque el gobierno, al establecer el *numerus clausus*, se había excedido de la habilitación legal, que simplemente permitía al sector competente adoptar regulaciones relativas al control y funcionamiento de los vehículos; (ii) el gobierno no establecía criterio alguno en virtud del cual las autoridades locales habían de precisar el número de taxis autorizados; y, (iii) se vulneraba el principio del derecho comunitario de no discriminación por razón de nacionalidad, pues en la medida en que la mayoría —si no todos— de los titulares de las licencias eran irlandeses, la regulación

producía indirectamente un efecto discriminatorio para los extranjeros, a los que de facto se cerraba el acceso a esta profesión en Irlanda²⁰.

A partir de dicha sentencia, se eliminó en la práctica la limitación cuantitativa mencionada, lo que determinó que el número de taxis se triplicara en prácticamente tres años, lo que a su vez provocó que el precio de las licencias en el mercado secundario, que había llegado a las 80 mil libras, se redujera prácticamente a cero. Varios taxistas impugnaron entonces dicha eliminación, alegando que establecerla sin una compensación por la pérdida de valor de sus licencias suponía un injusto ataque contra sus derechos de propiedad constitucionalmente garantizados. Nuevamente, el Tribunal Supremo desestimó su recurso, aduciendo básicamente las mismas razones esgrimidas en un caso anterior para declarar que no había obligación de resarcir los perjuicios causados a los taxistas por un aumento del número de licencias²¹.

Por otro lado, en España, el Tribunal Supremo se ha pronunciado en varias ocasiones sobre la pretensión de las personas que venían desarrollando su actividad empresarial en un mercado sujeto a un sistema de *numerus clausus* a ser indemnizadas por los perjuicios que les ocasionó la liberalización del mismo. Y los pronunciamientos han sido siempre desestimatorios²².

Asimismo, la legislación española, que otorga a los ayuntamientos un amplio margen de maniobra para ampliar dicho el número de licencias, no contempla el derecho de los taxistas a ser compensados por los perjuicios que esta medida les ocasione. Sobre el particular, algunos Tribunales españoles han determinado que los titulares de las licencias no tienen un “derecho adquirido” a que se mantenga su número²³; y que no puede considerarse como un derecho integrado en patrimonio alguno, sino que su mantenimiento en la Ordenanza municipal es una mera expectativa sujeta precisamente

²⁰ Sentencia del juez de la *High Court Murphy* de 13 de octubre de 2000 (Humphrey vs. Minister for Environment and Local Government).

²¹ El Tribunal advirtió que los derechos de propiedad resultantes de las licencias establecidas por el ordenamiento jurídico están sujetas a las condiciones fijadas por el mismo y a la condición implícita de que este puede modificar tales condiciones. Los cambios legales pueden incrementar el valor de esos derechos de propiedad como también pueden reducirlos. Asimismo, resaltó que los recurrentes debían haber sido conscientes del riesgo inherente a la licencia de que los cambios legislativos afectaran a su valor. En suma, los taxistas, que habían cosechado en el pasado los beneficios derivados de ciertos cambios legales, debían ahora soportar sus efectos negativos.

Esta sentencia resalta que el Estado no había privado a los taxistas de sus licencias, pues podían seguir utilizándolas con el fin para el que fueron concedidas. Sentencia del juez de la *High Court Carney* de 23 de mayo de 2001 (Gorman vs. Minister for the Environment and Local Government). Al respecto, véase Doménech (2015:96).

²² Así, por ejemplo, en el caso de las Funerarias y el Sector Eléctrico. Al respecto, véase Doménech (2015:96)

²³ STS de 29 de marzo de 1999 (rec. núm. 3716/1993). 73 STSJ de Navarra de 11 de mayo de 2009 (rec. núm. 84/2009). Piénsese, por ejemplo, en los casos de los costos de transición a la competencia en el sector eléctrico y de las empresas pesqueras conjuntas. Al respecto, véase Doménech (2015:97).

a los avatares de la conveniencia y necesidades del servicio impropio que preside el régimen de licencia de taxi²⁴.

Sobre el particular, es natural —y hasta cierto punto comprensible— que ante la transformación que ha generado la economía colaborativa, y el consecuente término de beneficios extraordinarios de algunos agentes tradicionales en los mercados; la reacción de dichos agentes será buscar formas para detener la innovación económica, actuando bajo lo que se conoce como “el efecto California”²⁵.

Sin embargo, la Administración debe considerar que el motor de la competencia en este sector es la innovación en la implantación de las tecnologías de la información y la comunicación con el objetivo de reducir las ineficiencias expuestas. No obstante, esta innovación solo beneficiará a ofertantes y usuarios si el marco normativo es suficientemente flexible en la línea de las recomendaciones formuladas.

Adicionalmente, debe considerarse que una eventual indemnización podría generar un negativo efecto disuasorio sobre la decisión de liberalizar el mercado, teniendo en cuenta el elevado número de taxistas afectados y de la magnitud de la suma de las indemnizaciones resultantes, difícilmente las autoridades competentes —las comunidades autónomas— estarían dispuestas a sufragarlas con cargo a sus presupuestos. Es probable que imponer a otras entidades públicas —como las municipales— la obligación de pagar resultara también políticamente inviable. Y trasladar su costo a los usuarios del servicio, si bien mitigaría algo dicha resistencia a la liberalización, seguramente distorsionaría el funcionamiento del mercado, al alterar el precio y el volumen óptimos de los servicios prestados y otorgar a los taxistas ya establecidos una ventaja competitiva frente a los nuevos entrantes (Doménech, 2015).

Regulación del transporte colaborativo en España

Como se ha señalado, las características disruptivas de la economía colaborativa plantean a las Administraciones Públicas diversos retos. El reto fundamental es dar respuesta, mediante una adecuada regulación, a estos nuevos modelos económicos en los que la innovación y el empoderamiento del consumidor parecen una característica inherente.

En primer lugar, es importantísimo entender que el servicio que se pretende regular no es el de transportes, sino que las aplicaciones móviles para canalizar servicios de transporte son plataformas tecnológicas que emparejan oferta con demanda. La gran mayoría de empresas que desarrollan estas plataformas tecnológicas ni siquiera se encuentran en el rubro de transportes —no son dueñas de vehículos ni empleadores de los conductores— sino en el de la tecnología.

²⁴ Ninguno de los criterios utilizados por la jurisprudencia y la doctrina para determinar cuándo es constitucionalmente obligado indemnizar los daños causados por una medida privativa abonaría la procedencia de la compensación en el caso de una hipotética liberalización de los servicios de taxi. En consecuencia, una medida tal no constituiría una privación singular de derechos, sino una regulación de alcance general, que afectaría por igual a todos los operadores del sector.

²⁵ El Efecto California: una empresa actúa en una jurisdicción donde soporta una estricta regulación. Si la empresa planea expandir sus operaciones a otra jurisdicción donde la regulación es mucho más flexible, le convendrá que en esta se adopte el mismo estándar regulatorio que en su jurisdicción original, puesto que dicha empresa (i) ya cumple con dichas regulaciones; y, (ii) sus competidoras en la nueva jurisdicción tendrán que asumir costos extra, volviéndose menos competitivas. Al respecto, véase: Vogel (1995).

En efecto, plataformas como Uber y Cabify aprovechan la tecnología para reducir los costos de transacción derivados de ubicar y contactar con una variedad de compradores y vendedores. Asimismo, el proveedor individual utiliza bienes personales o su propia mano de obra, lo cual reduce la necesidad de incurrir en costos fijos para poder brindar el servicio. Ello permite que cualquier persona pueda entrar al mercado y ofrecer sus servicios, así como crea escenarios flexibles, donde los particulares deciden qué servicios brindar y cuándo deciden brindarlos.

En tal sentido, es indispensable realizar un análisis al detalle antes de tomar cualquier decisión de regulación, teniendo en cuenta la particularidad del modelo, pues como manifiesta Damm²⁶, no debe regularse la nueva oferta bajo los esquemas del mercado tradicional, lo que implicaría dificultarle el camino; sino que es pertinente desregular la existente.

Sobre el particular, cabe recordar que España posee, junto con Italia, una de las regulaciones más restrictivas de la Unión Europea en materia de VTC, ya que se limita por ley el número de vehículos que pueden circular por las calles, a diferencia de lo que sucede en otros países europeos. De hecho, sucede lo mismo con el taxi, puesto que — como se ha demostrado en la presente investigación— este tipo de licencias permanece años congelado. En España, el número de taxis apenas supera los 70 000, en Madrid se mantiene estancado en 15 000 y en Barcelona ronda los 10 800, a pesar del aumento de la población y el turismo, disparando así el precio de las licencias en el mercado secundario.

En ese sentido se ha pronunciado la Comisión Europea (2016), la cual ha señalado en un estudio que los límites que establece el España a la concesión de licencias de taxi y VTC, forma parte de una regulación del transporte "obsoleta". El razonamiento descansa en que, establecer un límite absoluto en el número de taxis que pueden operar en un área es el enfoque más restrictivo que han adoptado los reguladores, con el consiguiente impacto negativo en la competencia y sus beneficios.

En suma, tal y como lo señala Merino²⁷, no puede —ni debe— seguir aplicándose los mismos modelos de regulación del siglo XX a las necesidades y retos del siglo XXI. En tal sentido, siempre teniendo en cuenta el interés general, quizás deba flexibilizarse la regulación de los operadores tradicionales para lograr el tan necesario *level the playing field*. Asimismo, las autoridades de competencia deben ir un paso más allá, pues no solo se trata de permitir la entrada de nuevos operadores, sino de facilitar una competencia efectiva y justa entre todos ellos.

²⁶ “Por qué regular la economía compartida: Una perspectiva”, publicado en *Vallarta opina* el 17 de octubre del 2017. Disponible en: <<http://vallartaopina.net/2017/10/19/columnas/impresiones/regular-la-economia-compartida-una-perspectiva/>> (Consulta: 31 de julio del 2018).

²⁷ “La guerra taxi VTC deja las calles y se juega a golpe de decretazo”, publicado en *El País Retina: transformación digital y tecnología* el 26 de junio del 2018. Disponible en: <https://retina.elpais.com/retina/2018/06/25/tendencias/1529923580_649237.html> (Consulta: 28 de agosto del 2018).

VI. CONCLUSIONES

El transporte colaborativo ha revolucionado la manera de efectuar transacciones en el mercado de la movilidad urbana. Así, empleando plataformas digitales y, en particular, internet, ofrece eficiencia y favorece tanto a consumidores como a ofertantes. No obstante, la disrupción generada por un fenómeno de su magnitud, ha provocado que surjan ciertos obstáculos para su entrada y desarrollo.

En España, el principal escollo que han tenido que enfrentar las plataformas de transporte colaborativo, se encuentra constituido por la excesiva regulación que soporta el sector del transporte discrecional urbano de pasajeros, compuesto, principalmente, por los límites cuantitativos y la regulación de precios. Tal esquema regulatorio nunca ha estado justificado en los principios de regulación económica eficiente ni lo está en la actualidad.

A pesar de haberse visto obligadas a ingresar al mercado de la movilidad urbana española acoplándose a los mencionados esquemas regulatorios irrazonablemente restrictivos, a partir de los datos analizados en la presente investigación, se puede concluir que el ingreso de las plataformas de transporte colaborativo Uber y Cabify ha beneficiado a los consumidores, pues como se muestra en el apartado de resultados, la tendencia de las medias de las tarifas de bajada de bandera en las ciudades donde no operan plataformas de transporte colaborativo, es al alza progresiva, mostrando una leve disminución en el último año (2017); mientras que, en las ciudades Transporte Colaborativo dichas medias tienden a la estabilización.

Asimismo, del análisis de las tarifas se puede concluir que, en las ciudades Transporte Colaborativo prácticamente no hubo variación a partir de los años en que ingresaron las plataformas de transporte colaborativo. Es decir, a partir del presente análisis, se concluye que no existe evidencia empírica —para ningún tipo de tarifa— que en España los reguladores disminuyan las tarifas en función del ingreso de plataformas de transporte colaborativo. En otras palabras, ahí donde entran las plataformas, el regulador no reduce precios.

Adicionalmente, respecto de las licencias, se puede concluir que en las ciudades Transporte Colaborativo, las licencias VTC, al amparo de las cuales operan Cabify y Uber, han sido otorgadas en mucha mayor proporción que en el resto de ciudades, destacándose Barcelona y Madrid, lo que indica una fuerte competencia al sector taxi en dichas ciudades. No obstante, las licencias de taxi han permanecido prácticamente invariables a lo largo de los años, lo que indica que el regulador no aumenta las licencias de taxi en función del considerable aumento de las licencias VTC; es decir, no las sustituye, sino que, por el contrario, las disminuye; siendo que, aunque dicha disminución se observa a nivel nacional en todo el territorio español, es más notoria en las Comunidades Autónomas donde han ingresado vertiginosamente las plataformas de Transporte Colaborativo.

En esta línea argumentativa, se puede concluir que, si bien aporta beneficios a los consumidores, dicho bienestar podría alcanzar mayores niveles si el mercado del transporte discrecional urbano de pasajeros no tuviera restricciones tan onerosas. Es decir, las ventajas aportadas al consumidor por las plataformas de transporte colaborativo

podrían ser mucho mayores, tal como lo demuestran tanto la literatura empírica como los estudios realizados por las autoridades de la competencia españolas.

Finalmente, es preciso señalar que un esquema regulatorio apropiado para las plataformas de transporte colaborativo debe, en primer lugar, partir de la naturaleza de dichas plataformas, dejando —además— un considerable margen de flexibilidad a fin de prever próximos y vertiginosos cambios tecnológicos; pues, como bien se ha podido comprobar, la tecnología anda siempre muy por delante de la regulación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arana Ñique, Hernán Alfonso y Zubiaga Taboada, Angela Maria (2017) “El rol regulador del Estado en la Constitución Económica y su tratamiento en la Ley del Procedimiento Administrativo General”, *Gaceta Constitucional*, Tomo 120, Gaceta Jurídica, 123-132.
- Ariño Ortiz, Gaspar y De La Cuétara, Juan Miguel (2000) “Algunas ideas básicas sobre regulación de sectores estratégicos”, *Cuadernos de Derecho Público*, No. 9, 9-26.
- Ashford, Nicholas (1981) “Alternatives to cost-benefit analysis in Regulatory Decisions”, *Annals of the New York Academy of Sciences*, New York Academy of Sciences.
- Baldwin, Robert y Cave, Martin (1999) *Understanding Regulation. Theory, Strategy and Practice*, Oxford, Nueva York.
- Baldwin, Robert; Scott, Colin y Hood, Christopher (1998) *A Reader in Regulation*, Oxford, Nueva York.
- Barret, Sean D. (2003) “Regulatory capture, property rights and taxi deregulation: A case study”, *Economic Affairs*, Volumen 23, Número 4, 34-40.
- Belk, Russel (2014) “You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online”, *Journal of Business Research*, No. 8, volumen 67, 1595 - 1600.
- Betancor, Andrés (2009) *Mejorar la regulación. Una guía de razones y de medios*, Marcial Pons, Madrid.
- Botsman, R. y Rogers, R. (2010) *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*, Harper Collins Business, New York.
- Breyer, Stephen (1982) *Regulation and Its Reform*, Harvard University Press, 1982.
- Bustamante, Jorge. *Desregulación. Entre el derecho y la economía*, Abeledo - Perrot, Buenos Aires.
- Çetin, T. y Y. Eryigit (2011) “Estimating the effects of entry regulation in the Istanbul taxicab market”, *Transportation Research Part A*, No. 45, 476-484.

- Çetin, T. y Y. Eryigit (2013). “The economic effects of government regulation: Evidence from the New York taxicab market”, *Transport Policy*, No. 25, 169-177.
- Coffey, Bentley; Mclaughlin, Patrick y Peretto, Pietro (2016) “The Cumulative Cost of Regulations”, *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University.
- Demary, Vera (2014) “Competition in the Sharing Economy”, *Institut der deutschen Wirtschaft Köln*.
- Doménech Pascual, Gabriel (2015) “La Regulación de la Economía Colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»)”, *Revista Ceflegal*, No. 175-176, 61-104.
- Gata, Joao (2015) “The Sharing Economy, Competition and Regulation”, *Competition Policy International*, 1-11.
- Gaunt, C. y Black, T. (1996) “The economic cost of taxicab regulation: the case of Brisbane”, *Economic Analysis and Policy*, No. 26, 1996, p. 45-58.
- Huapaya Tapia, Ramón (2008) “Algunos apuntes sobre las relaciones entre el Derecho Administrativo Económico y el concepto anglosajón de la “Regulación”, en *Ius et Veritas*, No. 40, 302-344.
- Huapaya Tapia, Ramón (2011) *Administración Pública, Derecho Administrativo y Regulación. Estudios y Cuestiones*, Ara Editores, Lima, primera edición.
- Martín Mateo, Ramón (2003) *El Marco Público de la economía de mercado*, Aranzadi, Pamplona, segunda edición.
- Martin Tirado, Richard (2015) “El retorno del Leviatán: mitos y verdades sobre la naturaleza del aporte regulatorio del OEFA”, en *Revista del Círculo de Derecho Administrativo No. 15*.
- Muñoz Machado, Santiago (2009) “Fundamentos e instrumentos jurídicos de la regulación económica”, en *Derecho de la Regulación Económica*, Volumen I, Iustel, Madrid.
- Peltzman, Sam (1975) "The Effects of Automobile Safety Regulation", *Journal of Political Economy* Vol. 83, No. 4, 677-726.
- Quintana, Eduardo (2011) “El objetivo de la ley de competencia peruana y la interpretación de las conductas prohibidas”, *Revista de la Competencia y la Propiedad Intelectual*, Año 7, número 13.
- Rogers, Brishen (2017), “The social costs of Uber”, *University of Chicago Law Review Dialogue*, No. 82, pp. 85-102.

Súmar Albújar, Óscar (2012) “Cinco Errores Frecuentes en la Justificación de Proyectos Legislativos: Una Perspectiva Económica”, en: *Themis - Revista de Derecho*, No. 62.

Viscusi, Kip; Harrington, Joseph y Vernon, John (2005) *Economics of Regulations and Antitrust*, The MIT Press, London.

Vogel, David (1995) *Trading Up. Consumer and Environmental Regulation in a Global Economy*, Harvard University Press.

INFORMES INSTITUCIONALES CONSULTADOS

Analistas Financieros Internacionales (AFI) (2017) *Impacto socioeconómico de la modernización de los servicios VTC*, mayo.

Autoritat Catalana de la Competencia (ACCO) (2017) *Informe sobre el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas*, setiembre.

Autoritat Catalana de la Competencia (ACCO) (2018) *Estudio sobre el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas: el taxi y los vehículos de alquiler con conductor*, agosto.

Comisión Europea (2016). *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU*, setiembre.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2016a) *Resultados Preliminares. Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa*, marzo.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2016b) *Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor*, junio.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2017a). *Estimación del daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi en España*, enero.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2017b). *Informe económico sobre el decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los Servicios de taxi en Cataluña*, junio.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2017c) *Informe sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor*, noviembre.

Dirección General de Transporte del Ministerio de Fomento (2017) *Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y Demanda*, enero.

Generalitat de Catalunya (2017) *Informe de la Comisión Interdepartamental de la Economía Colaborativa: Propuestas para un buen encaje de la economía colaborativa y de plataformas en Catalunya*, setiembre.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (Perú) (2017) *Guía sobre el Análisis de Impacto Regulatorio: Introducción a la Evaluación Post Regulatoria*, diciembre.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) (2007), *Taxi Services: Competition and Regulation*.

Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) (2010): *Taxi: demasiadas infracciones*.

Office of Fair Trading (OFT) (2003) *The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*.

Sharing España (2017) *Los Modelos Colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales*.

Subdirección de Análisis Económico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (SAE) (2015) *Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Málaga*, diciembre.

Subdirección de Análisis Económico de la Comisión Nacional De Los Mercados y La Competencia (SAE) (2016) *Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Córdoba*, enero.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia: <https://www.cnmc.es/>

FACUA - Consumidores en Acción: <https://www.facua.org/>

Instituto Nacional de Estadística: <https://www.ine.es/>

Ministerio de Fomento <https://www.fomento.gob.es/>