



Estimación del daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi en España

Documento de Trabajo en Política de Competencia y Regulación

Nº 001/2017

Enero de 2017

Estimación del daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi en España

Mateo Silos Ribas¹
Enero de 2017

Resumen

La normativa vigente en España configura un régimen de monopolio en la prestación de servicios de taxi. En primer lugar, prohíbe la entrada a través de límites máximos en el número de taxis que pueden operar en una zona geográfica. En segundo lugar, impide la competencia en precios entre los operadores. Este régimen de monopolio se encuentra apuntalado por una normativa muy restrictiva en el ámbito de vehículos de alquiler con conductor.

El objetivo de este documento de trabajo es estimar la pérdida en el bienestar de los consumidores (daño) ocasionado por el monopolio existente en los servicios de taxi en España. Los cálculos se efectúan para el conjunto de la economía española y para distintas ciudades españolas, incluyendo el Área de Prestación Conjunta de Madrid. A nivel nacional, el régimen normativo existente eleva el precio, como mínimo, en un 13,1%, en comparación con una situación en la que no existiesen restricciones normativas de entrada y de precio. El daño estimado a nivel nacional asciende, como mínimo, a 324,3 millones de euros al año. Las estimaciones realizadas para distintas ciudades revelan umbrales mínimos de pérdida de bienestar que ascienden a 96,2 millones de euros en el Área de Prestación conjunta de Madrid, 11 millones de euros en Palma de Mallorca, 4,4 millones de euros en Málaga o 2,9 millones de euros en San Sebastián, entre otras. El rango de sobrepuestos estimados para distintas ciudades españolas se encuentra en el intervalo 11% - 27%.

El análisis presentado contribuye a la literatura económica que estima el daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi. De hecho, constituye el primer análisis empírico realizado para España en este campo de investigación. En segundo lugar, el análisis contribuye a valorar de forma *ex-ante* el impacto de la función de promoción desarrollada por la Autoridad de Competencia de España y, por lo tanto, sirve para poner de relieve los beneficios que esta función reporta a la sociedad.

Palabras clave: taxi, regulación, monopolio, licencia, daño, competencia

Clasificación JEL: R48, L41, L44, L51, D72.

¹ Mateo Silos Ribas es Subdirector de Análisis Económico en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Este documento de trabajo amplía a otras ciudades españolas, incluyendo el Área de Prestación Conjunta de Madrid, la metodología aplicada en distintos Informes Económicos en Legitimación Activa para las ciudades de Málaga (2015), Córdoba (2016a) y el conjunto de España (2016c), cuyo contenido se recoge en las Secciones IV y V del documento.

Las opiniones y análisis que aparecen en la serie de Documentos de Trabajo en Política de Competencia y Regulación son responsabilidad de los autores y no representan necesariamente los de la CNMC. El objetivo de estos documentos es producir investigación económica y estimular el debate en las áreas de competencia y regulación.

I. INTRODUCCIÓN

El régimen de monopolio en los servicios de taxi en España se encuentra fundamentalmente sustentado en la existencia de límites máximos en el número de licencias que pueden operar y de restricciones normativas que impiden la competencia en precios entre los operadores. Adicionalmente, este régimen está apuntalado por una normativa muy restrictiva en el segmento de vehículos de alquiler con conductor (VTC), que precisamente se ha diseñado para impedir que estos vehículos sean una fuente de competencia intensa y eficaz en el mercado, y proteger y mantener de este modo el monopolio en el sector del taxi. La Autoridad de Competencia de España ha analizado las restricciones de entrada y de precio en el sector del taxi en el marco de su función de promoción (véase, CNMC 2016c, CNMC 2016b, CNMC 2016a, y CNMC 2015). Los estudios e informes que han analizado dichas restricciones normativas recomiendan su eliminación.

El objetivo de este documento de trabajo es estimar la pérdida en el bienestar de los consumidores (daño) ocasionado por el régimen de monopolio existente en los servicios de taxi. El documento amplía a otras ciudades españolas, incluyendo el Área de Prestación Conjunta de Madrid, la metodología aplicada en distintos Informes Económicos en Legitimación Activa para las ciudades de Málaga (2015), Córdoba (2016a) y el conjunto de España (2016c), cuyo contenido se recoge en las Secciones IV y V del documento.

Los resultados ponen de manifiesto que el daño ocasionado por este régimen de monopolio es considerable. A nivel nacional, el régimen normativo existente eleva el precio, como mínimo, en un 13,1%, en comparación con una situación en la que no existiesen restricciones normativas de entrada y de precio. El daño estimado a nivel nacional asciende, como mínimo, a 324,3 millones de euros al año. Las estimaciones realizadas para distintas ciudades revelan umbrales mínimos de pérdida de bienestar que ascienden a 96,2 millones de euros en el Área de Prestación conjunta de Madrid, 11 millones de euros en Palma de Mallorca, 4,4 millones de euros en Málaga o 2,9 millones de euros en San Sebastián, entre otras. El rango de sobrepuestos estimados para distintas ciudades españolas se encuentra en el intervalo 11% - 27%.

En todos los casos las estimaciones que se presentan constituyen *umbrales mínimos de daño*, conservadores, dado que no tienen en cuenta ineficiencias productivas y dinámicas derivadas de un entorno no competitivo, ni la pérdida de bienestar en términos de un mayor tiempo de espera en comparación con una situación de libertad de entrada y libertad de precio.

El análisis contribuye a la literatura económica que estima el daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi. Swan (1979) estudia el impacto de las restricciones a la entrada en el mercado de taxis de Canberra (Australia). Su estimación indica que la eliminación de estas restricciones habría generado una reducción del precio de los servicios del taxi del 13,6%. Taylor (1989) analiza el impacto en términos de bienestar de las restricciones a la competencia en la ciudad canadiense de Toronto (Canadá). Sus estimaciones indican que en el año 1987 la regulación reducía en 730 licencias

el número de taxis y aumentaba los precios un 33%, en comparación con lo que se observaría en un mercado competitivo. La cuantificación de la pérdida de bienestar de los consumidores ascendía en el año 1987 a 39,2 millones de dólares. Gaunt y Black (1996) realizan un ejercicio similar para la ciudad de Brisbane (Australia). Concluyen que las restricciones de entrada y de precio reducían las licencias en una magnitud de 228 y elevaban el precio un 15,6%. La pérdida de bienestar para los consumidores ascendía a 20,6 millones de dólares australianos al año. El análisis empírico plasmado en este documento, y la *saga* de cuantificaciones realizadas constituye el primer análisis empírico realizado para España en la literatura.

En segundo lugar, el análisis contribuye a valorar de forma *ex-ante* el impacto de la función de promoción desarrollada por la Autoridad de Competencia de España y, por lo tanto, sirve para poner de relieve los beneficios que esta función reporta a la sociedad: 324,3 millones de euros al año, como mínimo.

El documento se estructura del modo siguiente. En la sección II, se realiza un breve análisis de los efectos de las dos restricciones fundamentales en los servicios de taxi en España. En la sección III, se describen los aspectos metodológicos esenciales de las estimaciones realizadas. En la sección IV, se exponen las cuantificaciones realizadas para Málaga y Córdoba, para el año 2012. En la sección V, se expone la cuantificación realizada para el conjunto de España, para el año 2013. En la sección VI, la cuantificación realizada para distintas ciudades españolas - incluyendo el Área de Prestación Conjunta de Madrid - para el año 2015. En la sección VII se incorporan las conclusiones. Finalmente, se incluyen las referencias bibliográficas y un Anexo con información estadística relevante para el análisis realizado en el documento.

II. RESTRICCIONES DE ENTRADA Y DE PRECIO EN LOS SERVICIOS DE TAXI EN ESPAÑA

El régimen de monopolio en los servicios de taxi en España se encuentra fundamentalmente sustentado en la existencia de límites máximos en el número de licencias que pueden operar y de restricciones normativas que impiden la competencia en precios entre los operadores.

Los límites cuantitativos restringen la competencia en el mercado del taxi y tienen múltiples efectos negativos sobre el bienestar. En primer lugar, reducen la disponibilidad de taxis, generan una escasez artificial, y limitan las opciones para los consumidores, afectando especialmente a colectivos con menores opciones de movilidad, como personas con discapacidad, personas mayores o personas que residen en lugares relativamente alejados del centro de las ciudades. En segundo lugar, aumentan el tiempo de espera, reducen la calidad del servicio y obstaculizan la aparición de innovaciones. En tercer lugar, reducen la elección de los usuarios en materia de modos de transporte, y fuerzan a los usuarios a utilizar medios de transporte no tan preferidos y menos adecuados. En cuarto lugar, crean una escasez que otorga un valor muy elevado a las licencias, que a su vez se traslada a los costes y precios regulados del servicio de taxi.

La regulación del nivel de precios en el mercado del taxi es una severa restricción a la competencia. Los precios fijos impiden que las compañías compitan ofreciendo distintas combinaciones de precio y calidad. A su vez, en determinados mercados del taxi con precios máximos regulados se observa cómo los descuentos son inexistentes y el precio máximo actúa en cierto modo de precio focal que facilita la coordinación entre operadores. Por otro lado, 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.

El régimen normativo de monopolio en el sector del taxi está apuntalado por una normativa muy restrictiva en el segmento de vehículos de alquiler con conductor (VTC), que precisamente se ha diseñado para impedir que estos vehículos sean una fuente de competencia intensa y eficaz en el mercado, y proteger y mantener de este modo el monopolio en el sector del taxi. En concreto, esta normativa establece férreos límites cuantitativos en este segmento de actividad.

El resultado de toda esta normativa, carente de justificación desde la óptica del interés general, es una escasez artificial de taxis y unos precios por encima de los que existirían en un entorno competitivo. En suma, un daño en el bienestar de los consumidores.

A continuación se presentan las estimaciones del daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi realizadas para (i) Málaga y Córdoba, (ii) el conjunto de España, y (iii) diferentes ciudades españolas, incluida el Área de Prestación Conjunta de Madrid. Las estimaciones se han realizado para las áreas geográficas indicadas por las siguientes razones. En los casos de Málaga, Córdoba y conjunto de la economía española, las estimaciones se realizaron en el marco de los Informes Económicos en Legitimación Activa - de carácter pericial - presentados en los recursos interpuestos por la CNMC contra normativas locales² y nacionales³. En el caso

² En concreto, los procesos de recurso tramitados ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en aplicación del artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, contra la Ordenanza Municipal del Servicio del Taxi en Málaga, aprobada el 20 de mayo de 2015 y publicada el 9 de junio de 2015 en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga, y la Ordenanza Municipal reguladora del Servicio del Taxi en la ciudad de Córdoba, aprobada el 12 de mayo de 2015 y publicada el 25 de mayo de 2015 en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba.

³ En concreto, en el proceso de recurso tramitados por el artículo 27 de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado (i) el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, aprobado en Consejo de Ministros, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y (ii) la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, del Ministerio de Fomento, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley

del resto de ciudades y del Área de Prestación Conjunta de Madrid, las estimaciones se han efectuado para estas zonas concretas por disponibilidad de datos para efectuar el análisis.

Las estimaciones se presentan por orden cronológico de elaboración. A continuación, en primer lugar se abordan algunos aspectos metodológicos generales, y en segundo lugar, se presentan las estimaciones del daño realizadas.

III. ASPECTOS METODOLÓGICOS GENERALES

La estimación del daño que se realiza en este documento de trabajo persigue cuantificar la reducción en el bienestar de los consumidores derivado del régimen de monopolio en los servicios de taxi para el conjunto de la economía española y para distintas ciudades de la geografía española. En sentido estático, la pérdida de bienestar del consumidor se puede dividir en dos partes:

En primer lugar, la pérdida de bienestar por el mayor precio que pagan los consumidores para la cantidad consumida en monopolio. Sea P_m el precio de monopolio, P_c el precio en un entorno competitivo, Q_m la cantidad en monopolio, y Q_c la cantidad en un entorno competitivo, donde $P_m > P_c$ y $Q_m < Q_c$. La pérdida de bienestar del consumidor por el mayor precio que pagan los consumidores para la cantidad consumida en monopolio es equivalente a $(P_m - P_c) \cdot Q_m$. Esta es la pérdida fundamental de bienestar del consumidor derivada del régimen de monopolio y equivale a las rentas supra-normales o extraordinarias⁴ del monopolista. El monopolista se apropia de parte del excedente del consumidor en comparación con la situación en un mercado competitivo.

En segundo lugar, la pérdida de bienestar por la menor cantidad consumida en una situación no competitiva. Asumiendo una demanda lineal, esta pérdida de bienestar puede aproximarse por $(P_m - P_c) \cdot (Q_c - Q_m) / 2$. Esta es una pérdida irrecuperable del bienestar del consumidor, de la que el monopolio no puede apropiarse, pero que se genera por el precio ineficiente en la situación de monopolio.

La suma de estas dos medidas expresa la pérdida total en el bienestar de los consumidores.

El análisis realizado se inscribe dentro de la literatura económica que ha realizado ejercicios cuantitativos similares para otras ciudades, como el de Swan (1979) para Canberra (Australia), Taylor (1989) para Toronto (Canadá), y Gaunt y Black (1996) para Brisbane (Australia).

Esta literatura parte del precio de la licencia de taxi en el mercado secundario. El valor que alcanzan las licencias indica lo que los agentes con más información creen que es el valor descontado de las rentas supra-normales

de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

⁴ Es decir, rentas por encima de las rentas que se obtendrían en un mercado competitivo.

(monopolísticas) que genera la regulación restrictiva de la competencia en este sector. En un entorno competitivo, estas rentas supra-normales no existirían.

Una vez se dispone del valor de una licencia de taxi, aplicando un tipo de interés determinado puede obtenerse una renta supra-normal o extraordinaria anual por licencia en una zona geográfica determinada. A partir de la renta supranormal o extraordinaria por licencia, se obtiene el valor total corriente de las rentas extraordinarias en una zona geográfica determinada multiplicando dicho valor por el número de licencias activas en el mercado. Dicha cifra equivale a la pérdida en el bienestar de los consumidores por el mayor precio que estos pagan para la cantidad consumida en monopolio, e indicaría gran parte del daño que la regulación restrictiva de la competencia impone sobre los consumidores. Adicionalmente, en los casos en los que se dispone de datos de ingresos por licencia en el mercado, se calcula el sobreprecio derivado de la regulación actual en comparación con una situación contrafáctica en la que no existiesen restricciones de entrada y de precio, útil para determinar la pérdida irre recuperable en el bienestar del consumidor.

Todos los datos utilizados en el análisis provienen de fuentes oficiales, y se indican en cada apartado.

Como se ya se ha indicado, las estimaciones se pueden considerar en todos los casos como *umbrales mínimos de daño*, conservadores, puesto que no incluyen determinadas pérdidas de bienestar que no han podido ser cuantificadas. En primer lugar, la competencia aumenta la eficiencia productiva⁵ y dinámica⁶, lo que se traslada a costes y, en un mercado competitivo, a precios. Esta reducción de coste no ha sido medida en el ejercicio cuantitativo. En segundo lugar, en un entorno competitivo el tiempo de espera de los consumidores sería menor que en el actual entorno de monopolio, donde la disponibilidad de taxis es menor y el tiempo de espera mayor. El mayor tiempo de espera genera un coste muy considerable para los consumidores de servicios de taxi. No obstante, esta pérdida de bienestar por tiempo de espera no ha sido medida en los ejercicios cuantitativos.

IV. ESTIMACIÓN DE LA PÉRDIDA DE BIENESTAR OCASIONADA POR EL MONOPOLIO DEL TAXI EN LAS CIUDADES DE MÁLAGA Y CÓRDOBA

Estas estimaciones se realizaron en el *Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Málaga* (CNMC, 2015) y en el *Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Córdoba* (CNMC, 2016a). Estos Informes Económicos se enmarcan en los procesos de recurso tramitados ante el Tribunal Superior

⁵ Un mayor nivel de competencia incentiva a las empresas a minimizar costes, y de este modo genera ganancias de eficiencia productiva.

⁶ Un mayor nivel de competencia incentiva la introducción de nuevos productos y procesos de producción y aumenta el crecimiento de la productividad, y en este sentido genera ganancias de eficiencia en sentido dinámico.

de Justicia de Andalucía en aplicación del artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, contra la Ordenanza Municipal del Servicio del Taxi en Málaga, aprobada el 20 de mayo de 2015 y publicada el 9 de junio de 2015 en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga, y la Ordenanza Municipal reguladora del Servicio del Taxi en la ciudad de Córdoba, aprobada el 12 de mayo de 2015 y publicada el 25 de mayo de 2015 en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba.

III.3.1. Málaga

El análisis utiliza datos proporcionados por el Ayuntamiento de Málaga sobre distintas variables del sector del taxi en la ciudad, incluido el valor de una licencia de taxi. El cálculo se realiza para el año 2012 porque es el año en el que se dispone de mayor riqueza de datos. El número de licencias en Málaga en el año 2012 era de 1.433⁷ y el valor de una licencia ascendía a 62.742,9 euros. El valor de mercado de la licencia representa el valor descontado de las rentas supra-normales obtenidas por el establecimiento de precios supra-competitivos en este mercado. Puesto que el valor de la licencia indica el valor descontado de todas las rentas supra-normales futuras, se puede obtener la renta extraordinaria en el año 2012 aplicando un tipo de interés determinado a dicho valor. Se toma el valor medio de un bono a 10 años del Tesoro español durante el período 2000-2012⁸ (4,6%) para estimar la renta extraordinaria en el año 2012. De este modo, se obtiene el valor de 2.886,2 (0,046 * 62.742,9). El valor total corriente en 2012 de estas rentas extraordinarias sería el resultante de multiplicar el valor 2.886,2 por el número de licencias en dicho año (1.433), es decir, 4.135.886 de euros. Esta cifra ya indicaría gran parte del daño que la regulación restrictiva de la competencia impone sobre los consumidores del taxi en Málaga.

Una vez se dispone de la renta extraordinaria por licencia de taxi, se estima el impacto en el precio por carrera efectiva. A partir de la información proporcionada por el Ayuntamiento de Málaga, se dispone de datos de carreras efectivas por tipo de jornada – incluyendo aeropuerto -, de los ingresos medios por jornada, y del número de jornadas por cada tipo de jornada. Con estos datos, se puede obtener el número total de carreras de una licencia tipo al año y los ingresos efectivos por jornada y totales. Adicionalmente, se dispone también de los datos de ingresos *estimados* por licencia tipo por tipo de jornada provistos por el Ayuntamiento de Málaga⁹.

Partiendo del número total de carreras de una licencia tipo en un año (2.432,3 carreras), se estima el valor de la renta extraordinaria en 2012 por carrera

⁷ Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

⁸ La fuente original de los datos que se han promediado es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

⁹ Los ingresos efectivos se obtienen de multiplicar los ingresos medios por jornada por el número de jornadas. Los ingresos efectivos se calculan con datos del Ayuntamiento de Málaga. Los ingresos estimados son los que directamente estima el Ayuntamiento de Málaga para una licencia tipo.

efectiva (2.886,2 / 2.432,3), es decir, aproximadamente 1,19 euros. Esta cantidad indica el incremento del precio por carrera en comparación con un mercado sin las restricciones de entrada y de precio, en el que el precio por carrera sería 1,19 euros menor. El ingreso efectivo por carrera en 2012 fue de 10,98 euros mientras que el ingreso estimado por carrera sería de 11,71 euros. Partiendo del dato de renta extraordinaria por carrera calculado, se concluye que si se eliminasen las restricciones de entrada y de precio, el precio se reduciría entre un 10,1% - teniendo en cuenta ingresos estimados - y un 10,8% - teniendo en cuenta ingresos efectivos.

Asumiendo una elasticidad precio de la demanda de 1 en el mercado del taxi (véase por ejemplo, Frankena y Pautler 1984; Taylor (1989), Gaunt y Black (1996)), la reducción de precios aumentaría el número de licencias en Málaga en unas 155 licencias, en el supuesto de que los precios se reducen un 10,8% al eliminar las restricciones.

Con todos los datos obtenidos puede calcularse la pérdida total del bienestar del consumidor generada en 2012 por las restricciones de entrada y de precio en el mercado del taxi en Málaga. Por un lado, para la cantidad de equilibrio actual en el mercado (1.433 licencias, 2.432,3 carreras por licencia al año), la pérdida de bienestar sería 4.135.886 de euros, un dato que ya se había obtenido a partir de las rentas extraordinarias y el número de licencias. Por otro lado, es preciso contar también con la pérdida de bienestar por la menor cantidad de equilibrio en la situación de monopolio. Esta cantidad se calcula a partir del aumento en el número de licencias adicionales (155) y suponiendo que el número de carreras por licencia permanece constante. La pérdida adicional por la menor cantidad de equilibrio sería de 223.578 euros. Sumando ambas cifras se obtiene un resultado de 4.359.464 de euros.

En total, la pérdida de bienestar de los consumidores en 2012 por las restricciones de entrada y de precio en los servicios de taxi en Málaga asciende a 4.359.464 de euros. Esta es una aproximación a la pérdida anual que este servicio genera en los consumidores de los servicios de taxi en Málaga¹⁰.

La estimación de reducción de precio y pérdida anual de bienestar presentada para Málaga se considera un umbral mínimo, puesto que no incluye pérdidas de bienestar que no han podido ser cuantificadas, y que hacen referencia a ineficiencias productivas y dinámicas derivadas de un entorno no competitivo, ni la pérdida de bienestar en términos de un mayor tiempo de espera en comparación con una situación de libertad de entrada y libertad de precio.

III.3.1. Córdoba

Para calcular la pérdida de bienestar en el caso de Córdoba no resulta posible utilizar exactamente el mismo método utilizado en CNMC (2015) sobre Málaga – basado en Gaunt y Black (1996) - porque se carece de información sobre

¹⁰ Se han realizado ejercicios similares para los años 2013 y 2014, en los que no se dispone exactamente de los mismos datos que para 2012. La pérdida total estimada en 2013 y 2014 asciende a 4.213.971 de euros y 4.560.611 de euros respectivamente.

ingresos efectivos por licencia, de la que sí se disponía en el caso de Málaga¹¹. Por lo tanto, el cálculo que se realiza para Córdoba es un cálculo más aproximado.

Como en el caso de Málaga, se parte del valor de la licencia de taxi en el mercado secundario, valor proporcionado por el Ayuntamiento de Córdoba. El cálculo se realiza para el año 2012. El número de licencias en Córdoba en el año 2012 era de 500¹² y el valor de una licencia ascendía a 102.102 euros. El valor de mercado de la licencia representa el valor descontado de las rentas supra-normales obtenidas por el establecimiento de precios supra-competitivos en este mercado. Puesto que el valor de la licencia indica el valor descontado de todas las rentas supra-normales futuras, se puede obtener la renta extraordinaria en el año 2012 aplicando un tipo de interés determinado a dicho valor. Se toma el valor medio de un bono a 10 años del Tesoro español durante el período 2000-2012¹³ (4,6%) para estimar la renta extraordinaria en el año 2012. De este modo, se obtiene el valor de 4.696,7 euros ($0,046 * 102.102$). El valor total corriente en 2012 de estas rentas extraordinarias sería el resultante de multiplicar el valor 4.696,7 euros por el número de licencias en dicho año (500), es decir, 2.348.346 de euros.

La cifra cuantificada aproxima la pérdida de bienestar del consumidor impuesta por el mayor precio derivado del monopolio, para el output (cantidad) de equilibrio en el monopolio. Por lo tanto, dicha cifra incorpora gran parte del daño que la regulación restrictiva de la competencia impone sobre los consumidores del taxi en Córdoba. Lo que no incluye dicha cifra – porque se carece de datos de ingresos efectivos por licencia y de impacto porcentual en términos de precio – es la pérdida de bienestar derivada de la menor cantidad de equilibrio con restricciones. En el caso de Málaga – para una reducción del precio estimada del 10,8% si se eliminasen las restricciones y una elasticidad precio de la demanda unitaria (véase por ejemplo, Frankena y Pautler 1984; Taylor, 1989, Gaunt y Black, 1996) – dicha cantidad representó un 5,4% de la pérdida en el bienestar de los consumidores calculado sin variación de cantidad. Si se aplica dicho porcentaje al caso de Córdoba, se obtendría una pérdida de bienestar total de 126.947 euros. Sumada a la primera cantidad (2.348.346 de euros), se obtiene una cifra total de 2.475.293 de euros.

En total, la pérdida de bienestar de los consumidores en 2012 por las restricciones de entrada y de precio en los servicios de taxi en Córdoba asciende a 2.475.293 de euros. Esta es una aproximación a la pérdida anual

¹¹ Se ha solicitado esta información sobre ingresos al Ayuntamiento de Córdoba, que no ha facilitado la información porque no dispone de ella.

¹² Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

¹³ La fuente original de los datos que se han promediado es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

que este servicio genera en los consumidores de los servicios de taxi en Córdoba¹⁴.

La estimación de pérdida anual de bienestar presentada para Córdoba se considera un umbral mínimo, puesto que no incluye pérdidas de bienestar que no han podido ser cuantificadas, y que hacen referencia a ineficiencias productivas y dinámicas derivadas de un entorno no competitivo, ni la pérdida de bienestar en términos de un mayor tiempo de espera en comparación con una situación de libertad de entrada y libertad de precio.

V. ESTIMACIÓN DE LA PÉRDIDA DE BIENESTAR OCASIONADA POR EL MONOPOLIO DEL TAXI EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Esta estimación se realizó en el *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* (CNMC, 2016c). Este Informe Económico se enmarca en el proceso de recurso tramitados por el artículo 27 de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado contra las dos normas nacionales mencionadas.

Como en el caso de Málaga y Córdoba y otros artículos en la literatura económica, se parte del valor de la licencia de taxi en el mercado secundario. Para disponer del valor de las licencias de taxi se ha partido del total de las declaraciones del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas (IRPF) que incluyen datos sobre transacciones de licencias de taxi en todo el territorio nacional¹⁵ para los años 2013 y 2014. Los datos han sido proporcionados a la CNMC por la Agencia Tributaria (AEAT).

Para el año 2013, se dispone de datos sobre el valor medio de una licencia en 41 provincias españolas, obtenidos a partir de 1.503 declaraciones del IRPF. El valor medio ponderado de una licencia de taxi en el año 2013 según estos datos se situó en 93.426,4 euros¹⁶. En el Anexo se incluye una tabla con el número de declaraciones utilizadas en las 41 provincias y un histograma para los valores medios de las licencias¹⁷.

El cálculo del coste del monopolio del taxi a nivel nacional para el año 2013 se realiza siguiendo a Gaunt y Black (1996). La metodología es la misma que la utilizada en el caso de Málaga. Sólo se realiza el cálculo para 2013 porque es el año para el que se dispone de un dato de facturación del sector.

¹⁴ Se han realizado ejercicios similares para los años 2013 y 2014 siguiendo la misma metodología. La pérdida total estimada en 2013 y 2014 asciende a 2.705.669 de euros y 2.867.722 de euros respectivamente.

¹⁵ En concreto, se ha partido de información referida a las declaraciones que han hecho uso de la reducción a las ganancias patrimoniales derivadas de la venta de licencias de taxis para los declarantes en estimación objetiva.

¹⁶ Para calcular este valor medio ponderado se parte del número de licencias en cada provincia en 2013 de cara a obtener los pesos de la ponderación.

¹⁷ No se proporciona el valor medio en cada provincia por motivos de confidencialidad dado el reducido número de transacciones realizadas en varias provincias.

Se dispone de datos sobre el número de licencias de taxi del Instituto Nacional de Estadística (INE) para todas las provincias españolas. En 2013, el número de licencias de taxi en España era de 70.808. Puesto que el valor de la licencia indica el valor descontado de todas las rentas supra-normales futuras, se puede obtener la renta extraordinaria en el año 2013 aplicando un tipo de interés determinado a dicho valor. Se toma el valor medio de un bono a 10 años del Tesoro español durante el período 2000-2013¹⁸ (4,6%) para estimar la renta extraordinaria en el año 2013. De este modo, se obtiene el valor de 4297,6 euros ($0,046 * 93.426,4$). El valor total corriente en 2013 de estas rentas extraordinarias sería el resultante de multiplicar el valor 4297,6 euros por el número de licencias en dicho año (70.808), es decir, 304.305.346,5 de euros, es decir, 304,3 millones de euros. Esta cifra ya indicaría gran parte del daño anual que la regulación restrictiva de la competencia impone sobre los consumidores del taxi en España.

Una vez se dispone de la suma de las rentas extraordinarias, se pasa a continuación a estimar el impacto en términos de precio. Según Eurostat¹⁹, en el año 2013 la facturación total en el sector del taxi en España fue de 2.320,8 millones de euros. El peso de las rentas extraordinarias sobre dicha cantidad es del 13,1%, porcentaje que indica lo que se reduciría el precio en términos medios a nivel nacional – como mínimo - si no existiesen restricciones de entrada y de precio en el mercado del taxi.

Asumiendo una elasticidad precio de la demanda de 1 en el mercado del taxi (véase por ejemplo, Frankena y Pautler (1984); Taylor (1989), Gaunt y Black (1996)), la reducción de precios aumentaría el número de licencias en territorio nacional en 9.284 licencias, en el supuesto de que los precios se reducen un 13,1% al eliminar las restricciones.

Con todos los datos obtenidos puede calcularse la pérdida total del bienestar del consumidor generada en 2013 por las restricciones de entrada y de precio en el mercado del taxi a nivel nacional. Por un lado, para la cantidad de equilibrio actual en el mercado, la pérdida de bienestar sería 304.305.346,5 de euros. Por otro lado, es preciso contar también con la pérdida de bienestar por la menor cantidad de equilibrio en la situación de monopolio. Esta cantidad se calcula a partir del aumento en el número de licencias adicionales (9.284). La pérdida adicional por la menor cantidad de equilibrio sería de 19.950.393 de euros. Sumando ambas cifras se obtiene un resultado de 324.255.739,5 de euros, es decir, 324,3 millones de euros.

En total, la pérdida de bienestar de los consumidores en 2013 por las restricciones de entrada y de precio en los servicios de taxi asciende a 324,3 millones de euros.

¹⁸ La fuente original de los datos que se han promediado es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

¹⁹ *Structural Business Statistics*. Los datos que Eurostat hace públicos son los que le proporciona el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La estimación de reducción de precio y pérdida anual de bienestar presentada se considera un umbral mínimo, puesto que no incluye pérdidas de bienestar que no han podido ser cuantificadas, y que hacen referencia a ineficiencias productivas y dinámicas derivadas de un entorno no competitivo, ni la pérdida de bienestar en términos de un mayor tiempo de espera en comparación con una situación de libertad de entrada y libertad de precio.

VI. ESTIMACIÓN DE LA PÉRDIDA DE BIENESTAR OCASIONADA POR EL MONOPOLIO DEL TAXI EN DISTINTAS CIUDADES ESPAÑOLAS

En esta sección se utiliza la metodología anterior para ampliar el análisis a otras ciudades de la geografía española. En concreto, los cálculos se efectúan para once capitales de provincia y el Área de Prestación Conjunta de Madrid, que son los mercados para los cuales la CNMC dispone de datos para efectuar el análisis²⁰. A su vez, en seis de estas ciudades se dispone de información sobre los ingresos anuales generados por una licencia de taxi. La reducción en el bienestar de los consumidores por las rentas supra-normales (beneficios supra-competitivos) puede calcularse para todos los casos. Adicionalmente, en los seis casos para los que se dispone de datos de ingresos anuales, se estima la pérdida en el bienestar de los consumidores por la menor cantidad consumida en una situación no competitiva²¹, y se proporciona una cifra de pérdida total en el bienestar de los consumidores. En todo caso, la pérdida por rentas supra-normales constituye la pérdida fundamental en el bienestar de los consumidores.

Para calcular la reducción en el bienestar de los consumidores por el mayor precio que pagan para la cantidad consumida en monopolio, se utilizan datos del valor medio de las licencias y el número de licencias. Estos datos se presentan en la Tabla 1. El valor de la licencia es considerable en todas las ciudades, y en especial en ciudades como San Sebastián (220.271 euros en 2015), Santander (215.000 euros), Palma de Mallorca (205.957 euros), o Segovia (190.000 euros), entre otras.

Para calcular la pérdida de bienestar en una ciudad Z cualquiera, es preciso calcular la renta extraordinaria (monopolística) anual generada por una licencia de taxi en la ciudad, a la que se denomina R_Z . El valor de mercado de la licencia representa el valor descontado de las rentas supra-normales obtenidas

²⁰ Las once capitales de provincia son: Almería, Badajoz, Granada, Guadalajara, Huesca, León, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Segovia, y Toledo. El APC de Madrid está formada por Madrid y 45 municipios de la Comunidad de Madrid. Los datos sobre el valor medio de una licencia de taxi en 2015 han sido proporcionados por los Ayuntamientos. Sólo se han incluido estas ciudades porque son las únicas para las cuales la CNMC dispone de información adecuada sobre el valor de una licencia de taxi en el mercado secundario. La mayor parte de los Ayuntamientos de capital de provincia han declarado a la CNMC que desconocen el valor de una licencia de taxi en el mercado secundario y no lo han proporcionado.

²¹ Se necesita el dato de ingresos anuales generados por una licencia para calcular esta segunda medida, correspondiente a parte de la pérdida irrecuperable en el bienestar de los consumidores generada por un monopolio.

por el establecimiento de precios supra-competitivos en este mercado. Puesto que el valor de la licencia indica el valor descontado de todas las rentas supra-normales futuras, es posible obtener la renta extraordinaria en el año 2015 aplicando un tipo de interés determinado a dicho valor. Se toma el valor medio de un bono a 10 años del Tesoro español durante el período 2000-2015²² (4,3%) para estimar la renta extraordinaria en el año 2015. Sea V_Z el valor de la licencia en la ciudad Z en 2015, la renta extraordinaria R_Z se calcula como $0,043 \cdot V_Z$. El valor total corriente de estas rentas extraordinarias en 2015 sería el resultante de multiplicar el valor R_Z por el número de licencias en la ciudad Z en dicho año.

En la Tabla 1 se presenta el cálculo de la pérdida en el bienestar de los consumidores por rentas supra-normales para once capitales de provincia y el APC de Madrid.

Tabla 1. Estimación de la pérdida en el bienestar de los consumidores por rentas supra-normales (monopolísticas) ocasionada por el régimen de monopolio en los servicios de taxi en once capitales de provincia y el Área de Prestación Conjunta de Madrid. 2015

	Valor de la licencia (en euros)	Número de licencias	Renta supra-normal anual (en euros)	Pérdida en el bienestar del consumidor por rentas supra-normales (en euros)
San Sebastián	220.271	308	9.471,65	2.917.270
Santander	215.000	230	9.245,00	2.126.350
Palma de Mallorca	205.957	1.246	8.856,15	11.034.764
Segovia	190.000	58	8.170,00	473.860
Guadalajara	170.000*	30	7.310,00	219.300
Madrid	142.254	15.723	6.116,92	96.176.365
Toledo	139.750	138	6.009,25	829.277
Huesca	120.000*	50	5.160,00	258.000
León	120.000	179	5.160,00	923.640
Granada	102.590	565	4.411,37	2.492.424
Badajoz	80.000	143	3.440,00	491.920
Almería	74.150	283	3.188,45	902.331

*Nota: (i) la pérdida en el bienestar de los consumidores corresponde a la pérdida de bienestar por el mayor precio que pagan los consumidores para la cantidad consumida en monopolio; esta es la pérdida fundamental de bienestar del consumidor derivada del régimen de monopolio y equivale a las rentas supra-normales del monopolista; (ii) Madrid corresponde al área de prestación conjunta del servicio de taxi de Madrid. * el valor de la licencia en Guadalajara y Huesca corresponde al dato en marzo de 2016.*

Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por los Ayuntamientos y el Instituto Nacional de Estadística.

En el caso de Madrid, el régimen de monopolio del taxi reduce el bienestar de los consumidores en un mínimo de 96,2 millones de euros en 2015²³. A Madrid le seguirían Palma de Mallorca (11.034.764), San Sebastián (2.917.270), Granada (2.492.424) o Santander (2.126.350). En León, Almería y Toledo la pérdida anual se situaría como mínimo en el intervalo 800.000 – 1.000.000 de

²² La fuente original de los datos que se han promediado es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

²³ A modo de ejemplo, se especifican los cálculos realizados para el caso de Madrid. El valor de una licencia en 2015 era de 142.254 euros. Multiplicando dicho valor por 0,043 se obtiene la renta extraordinaria en dicho año: 6.116,92. Multiplicando este valor por el número total de licencias de taxi en el APC de Madrid, se obtiene la cifra de 96,2 millones de euros.

euros, y en ciudades de muy pequeñas dimensiones como Badajoz, Segovia, Huesca y Guadalajara entre 200.000 y 500.000 euros al año.

Para algunos casos concretos, se dispone de los ingresos anuales generados por una licencia de taxi²⁴. Por lo tanto, es posible estimar en términos porcentuales el sobreprecio causado por el régimen de monopolio del taxi. Este sobreprecio se obtiene calculando el peso de las rentas extraordinarias sobre los ingresos que genera una licencia al año e indica lo que se reduciría el precio en cada ciudad – como mínimo - si no existiesen restricciones de entrada y de precio en el mercado del taxi. En la Tabla 2 se presentan los datos utilizados en el cálculo y el sobreprecio en los seis municipios. El régimen de monopolio del taxi estaría traduciendo en un sobreprecio del 14,3% en Badajoz, 16,8% en Huesca, 19,7% en Guadalajara, 19,8% en León, 25,9% en Santander o 26,9% en Segovia²⁵. En el Gráfico 1 se representan los sobreprecios porcentuales calculados.

Asumiendo una elasticidad precio de la demanda de 1 en el mercado del taxi (véase por ejemplo, Frankena y Pautler (1984); Taylor (1989), Gaunt y Black (1996)), puede estimarse cuánto aumentaría el número de licencias a raíz de la reducción de precios en cada uno de los municipios. Los datos se muestran en la Tabla 2 y constituyen una prueba empírica de cómo la regulación actual está limitando el número de licencias y generando escasez en todas las ciudades incluidas en el análisis.

Tabla 2. Sobreprecio ocasionado por el régimen de monopolio en el taxi y pérdida total en el bienestar de los consumidores en seis capitales de provincia. 2015

	Renta monopolística anual (en euros)	Ingresos por licencia	Sobreprecio (en %)	Aumento en el número de licencias	Pérdida en el bienestar del consumidor por rentas supra-normales (en euros)	Pérdida en el bienestar del consumidor por menor cantidad consumida en monopolio (en euros)	Pérdida total en el bienestar del consumidor (en euros)
Badajoz	3.440,00	24.000	14,3%	20	491.920	35.254	527.174
Guadalajara	7.310,00	37.105	19,7%	6	219.300	21.602	240.902
Huesca	5.160,00	30.800	16,8%	8	258.000	21.612	279.612
León	5.160,00	26.000	19,8%	36	923.640	91.654	1.015.294
Santander	9.245,00	35.652	25,9%	60	2.126.350	275.694	2.402.044
Segovia	8.170,00	30.337	26,9%	16	473.860	63.808	537.668

Nota: la pérdida total en el bienestar de los consumidores es la suma de la pérdida en el bienestar del consumidor por rentas supra-normales y la pérdida en el bienestar del consumidor por menor cantidad consumida en monopolio

Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por los Ayuntamientos y el Instituto Nacional de Estadística.

Con los datos de aumento de licencias, puede calcularse la pérdida total en el bienestar del consumidor generada por el régimen de monopolio en estos seis casos. Por un lado, se dispone de la pérdida de bienestar para la cantidad de equilibrio actual en el mercado, ya calculada previamente (Tabla 1). Por otro lado, es preciso contar también con la pérdida de bienestar por la menor cantidad de equilibrio en la situación de monopolio. Para una ciudad Z cualquiera, esta cantidad se calcula a partir del aumento en el número de licencias adicionales (L) y de la renta monopolística R_Z , mediante la siguiente

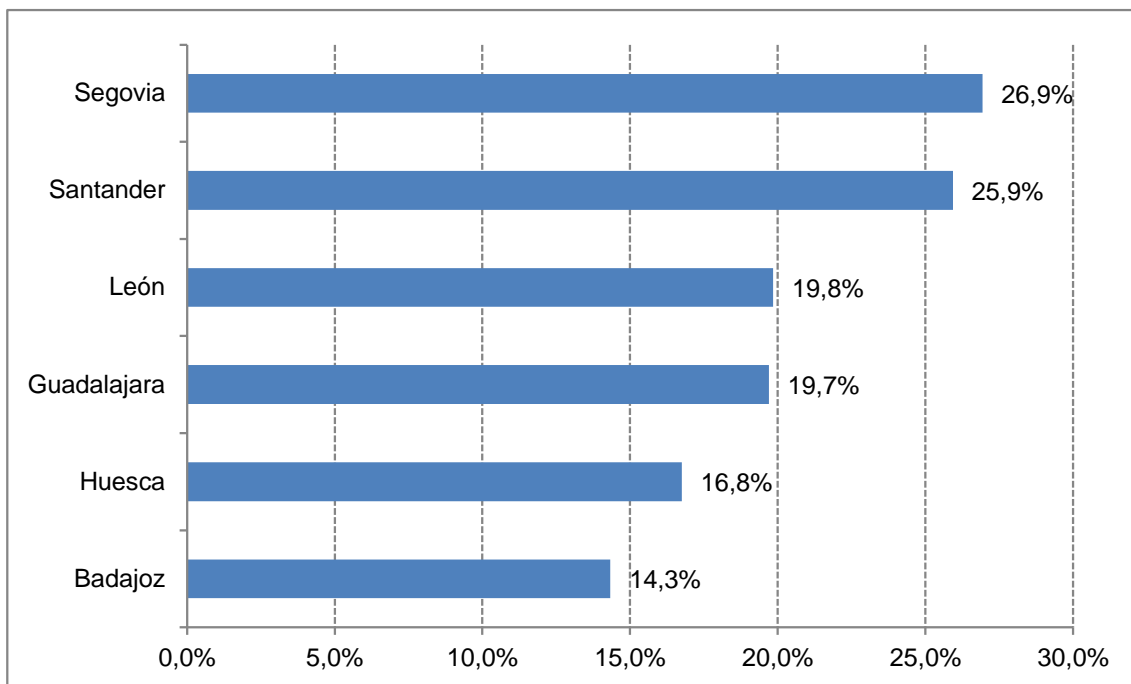
²⁴ Estos ingresos han sido proporcionados a la CNMC por los respectivos Ayuntamientos.

²⁵ Estos porcentajes están dentro del rango de porcentajes estimados para otros casos, incluyendo análisis para España y ciudades en otros países: 11% - 33%.

expresión: $(L^* R_z)/2$. En la Tabla 2 se presentan estos cálculos para las seis ciudades. Por ejemplo, en el caso de Santander, la pérdida de bienestar por rentas extraordinarias es de 2.126.350 de euros – calculada previamente – y la pérdida de bienestar por la menor cantidad consumida en monopolio es 275.694 euros, siendo la pérdida total de 2.402.044 de euros. Como se puede observar, la diferencia entre la pérdida en el bienestar de los consumidores por rentas supra-normales y la pérdida total de bienestar de los consumidores no es muy elevada, dado que la primera constituye la medida fundamental de la pérdida de bienestar de los consumidores ocasionada por la regulación restrictiva de la competencia en el mercado del taxi.

Todas las estimaciones de pérdida de bienestar presentadas se consideran umbrales mínimos, puesto que (i) en determinados casos no incorporan la pérdida irrecuperable de bienestar y (ii) en ningún caso incluyen pérdidas de bienestar relativas a ineficiencias productivas y dinámicas derivadas de un entorno no competitivo, ni la pérdida de bienestar en términos de un mayor tiempo de espera en comparación con una situación de libertad de entrada y libertad de precio.

Gráfico 1. Sobreprecio ocasionado por el monopolio del taxi en varias ciudades españolas. 2015



Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por los Ayuntamientos e Instituto Nacional de Estadística.

VII. CONCLUSIONES

La normativa vigente en España configura un régimen de monopolio en la prestación de servicios de taxi. En primer lugar, prohíbe la entrada a través de límites máximos en el número de taxis que pueden operar en una zona geográfica. En segundo lugar, impide la competencia en precios entre los

operadores. Este régimen de monopolio se encuentra apuntalado por una normativa muy restrictiva en el ámbito de vehículos de alquiler con conductor.

El objetivo de este documento de trabajo es estimar la pérdida en el bienestar de los consumidores (daño) ocasionado por el monopolio existente en los servicios de taxi en España. El documento amplía a otras ciudades españolas, incluyendo el Área de Prestación Conjunta de Madrid, la metodología aplicada en distintos Informes Económicos en Legitimación Activa para las ciudades de Málaga, Córdoba y el conjunto de España, además de recoger estos análisis en algunas de sus secciones.

Los resultados ponen de manifiesto que el daño ocasionado por este régimen de monopolio es considerable. A nivel nacional, el régimen normativo existente eleva el precio, como mínimo, en un 13,1%, en comparación con una situación en la que no existiesen restricciones normativas de entrada y de precio. El daño estimado a nivel nacional asciende, como mínimo, a 324,3 millones de euros al año. Las estimaciones realizadas para distintas ciudades revelan umbrales mínimos de pérdida de bienestar que ascienden a 96,2 millones de euros en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, 11 millones de euros en Palma de Mallorca, 4,4 millones de euros en Málaga o 2,9 millones de euros en San Sebastián, entre otras. El rango de sobrepuestos estimados para distintas ciudades españolas se encuentra en el intervalo 11% - 27%.

El análisis presentado contribuye a la literatura económica que estima el daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi. De hecho, constituye el primer análisis empírico realizado para España en este campo de investigación. En segundo lugar, el análisis contribuye a valorar de forma *ex-ante* el impacto de la función de promoción desarrollada por la Autoridad de Competencia de España y, por lo tanto, sirve para poner de relieve los beneficios que esta función reporta a la sociedad.

La evidencia empírica presentada constituye una prueba de cómo el régimen de monopolio en los servicios de taxi, que carece de justificación desde la óptica del interés general, reduce la cantidad y eleva los precios, afectando negativamente y de forma sustancial al bienestar de los consumidores. La única opción normativa alineada con el interés general es establecer un régimen de libertad de entrada y libertad de precio en el transporte urbano de pasajeros en vehículo de turismo (taxi o VTC), en todos los segmentos del mercado y con libre prestación del servicio en todo el territorio nacional.

REFERENCIAS

CNMC – Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015): *Informe económico sobre las restricciones sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Málaga*, de la Subdirección de Análisis Económico de la CNMC, de 22 de diciembre de 2015.

CNMC – Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2016a): *Informe económico sobre las restricciones sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Córdoba*, de la Subdirección de Análisis Económico de la CNMC, de 15 de enero de 2016.

CNMC – Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2016b): *Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa*.

CNMC – Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2016c), *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*, de la Subdirección de Análisis Económico de la CNMC, de 8 de junio de 2016.

Frankena, M. W. y P. A. Pautler (1984): *An Economic Analysis of Taxicab Regulation*, Staff Report of the Bureau of Economics of the Federal Trade Commission.

Gaunt C. y T. Black (1996): “The Economic Cost of Taxicab Regulation: The Case of Brisbane”, *Economic Analysis and Policy*, 26(1): 45-58.

Swan, P L. (1979): “On Buying a Job: The Regulation of Taxicabs in Canberra”, Centre for Independent Studies.

Taylor, D. W. (1989): “The Economic Effects of the Direct Regulation of the Taxicab Industry in Metropolitan Toronto” *Logistics and Transportation Review*, Vo. 25 No 2, pp 169 - 182.

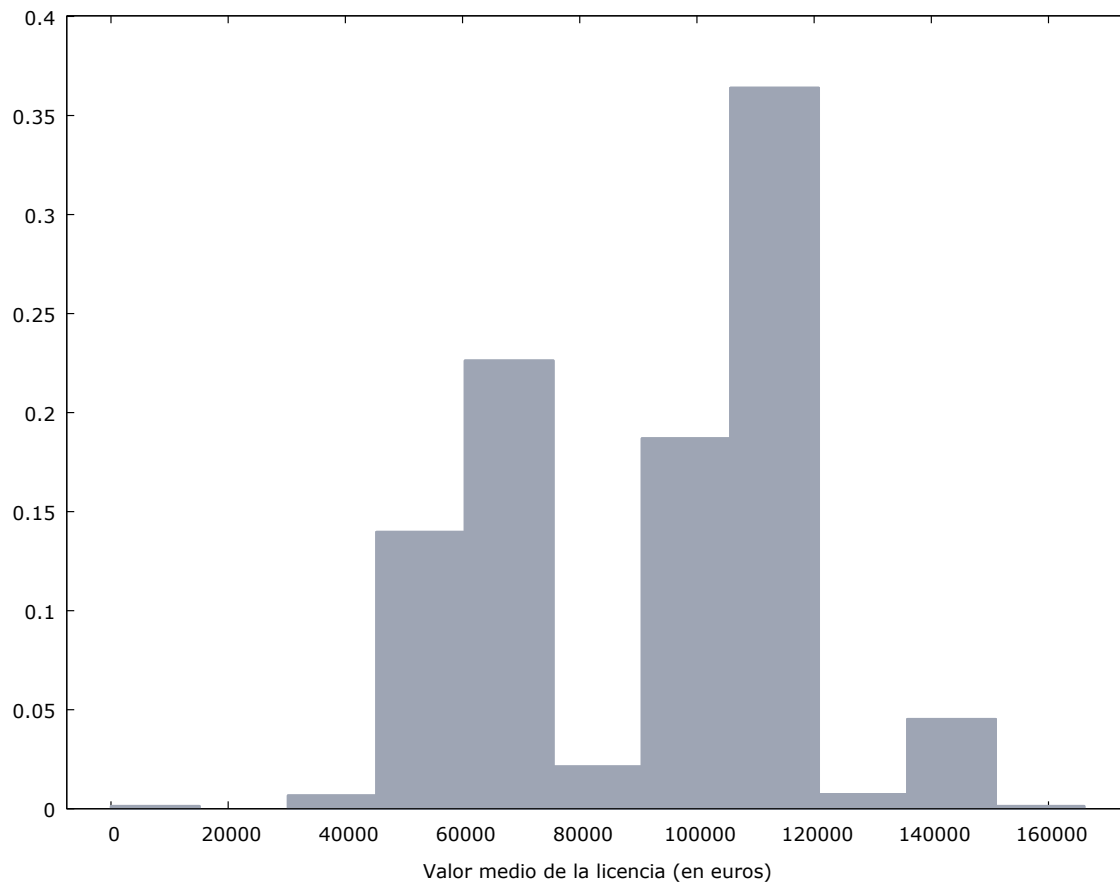
ANEXO

Tabla A1. Número de declaraciones de IRPF con información sobre el valor de las licencias de taxi, por provincia. 2013

Provincia	Número de declaraciones
Almería	4
Cádiz	44
Córdoba	10
Granada	9
Huelva	7
Jaén	7
Málaga	139
Sevilla	87
Huesca	1
Zaragoza	52
Asturias	10
Islas Baleares	41
Las Palmas	57
Santa Cruz de Tenerife	72
Cantabria	6
Burgos	9
León	6
Palencia	1
Salamanca	13
Segovia	1
Soria	1
Valladolid	22
Cuenca	1
Toledo	5
Barcelona	246
Gerona	3
Lérida	2
Tarragona	8
Alicante	11
Castellón	1
Valencia	59
Badajoz	1
Cáceres	2
La Coruña	16
Lugo	10
Orense	4
Pontevedra	12
Madrid	515
Murcia	5
Navarra	1
Melilla	2

Fuente: Agencia Tributaria

Gráfico A1. Histograma de la distribución de los valores medios provinciales de las licencias de taxi. 2013



Fuente: elaboración propia a partir de la AEAT.



www.cnmc.es

Las opiniones y análisis que aparecen en la serie de Documentos de Trabajo en Política de Competencia y Regulación son responsabilidad de los autores y no representan necesariamente los de la CNMC. El objetivo de estos documentos es producir investigación económica y estimular el debate en las áreas de competencia y regulación.