



Análisis Económico del Comportamiento Competitivo de CABIFY

**Felipe Morandé
Juan Esteban Doña**

noviembre 2017



Tabla de contenido

1	Objetivo y Alcance.	1
2	Antecedentes generales	2
2.1	Las imputaciones	2
2.2	La operación de Cabify.	3
2.3	Imperfecciones y distorsiones del mercado del transporte	4
3	Mercado Relevante.	6
3.1	El mercado relevante planteado por los demandantes	6
3.2	Participaciones de mercado	7
4	Costos, impuestos, externalidades y eficiencia.	13
4.1	Tarifas	13
4.2	Costos e impuestos	15
4.3	Externalidades y eficiencias	17
5	Conclusión	19
	Bibliografía	20
	Anexo N° 1: Aplicación de las normas de competencia de la Unión Europea: aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea	22
	Anexo N° 2: Modelos de autos más usados como taxi en Chile	25
	Anexo N° 3: Permisos de taxi básico Santiago	27



Análisis económico del comportamiento competitivo de Cabify

1 Objetivo y Alcance.

El objetivo del informe es analizar el comportamiento de Cabify desde la perspectiva de las normas sobre libre competencia, como respuesta a la demanda presentada en contra de la empresa ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, por el Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis.

El análisis aborda tanto las eventuales infracciones a la normativa de libre competencia que plantea la demanda, como aspectos más generales sobre el efecto que tiene la operación de Cabify en la asignación de recursos en el mercado de transporte, dadas las imperfecciones que éste presenta.

El estudio se ha realizado a solicitud de Cabify y se basa en antecedentes proporcionados por la empresa y en información pública.



2 Antecedentes generales

2.1 Las imputaciones

El demandante sostiene que las demandadas (Uber, Cabify y Easy Taxi) realizan actos de competencia desleal que infringen las normas de la libre competencia.

Las principales imputaciones serían las siguientes:

- 1) Cabify incurriría en costos menores que los taxis al no respetar la regulación que les es aplicable. Los supuestos incumplimientos a la normativa que imputa el Sindicato a Cabify consistirían en los siguientes:
 - a) Los autos que prestan servicios para Cabify no pagarían patente como taxi “cada ciertos meses”.
 - b) Los autos que prestan servicios para Cabify no respetarían la tarifa base regulada por taxímetro y tampoco entregarían boleta o comprobante de pago a los clientes.
 - c) Cabify evadiría impuestos.
 - d) Cabify no pagaría el permiso para operar taxis, que los demandantes avalúan en unos \$10.000.000.-
 - e) Cabify no respetaría otras reglas aplicables a los taxis, como la antigüedad máxima exigida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“MTT”).
 - f) Cabify pagaría menos por concepto de seguro obligatorio, que para los taxis regulados es de mayor valor al de los autos particulares, por ser transporte público. Además, el seguro del auto que pagan los taxistas regulados puede costar en promedio \$50.000 mensuales, que supuestamente sería mayor que el de un auto particular.
 - g) Los autos que prestan servicios para Cabify sólo se someterían a revisión técnica una vez al año, mientras que los taxis obligatoriamente se someten a revisión técnica dos veces al año.
 - h) Los conductores de Cabify no tendrían licencia profesional, como sí se les exige a los taxis regulados.

Según la demanda, las distintas exigencias normativas significan un costo económico para los taxistas de al menos un 30% de las ganancias percibidas por la actividad.

- 2) Evasión de impuestos: Cabify no pagaría los mismos impuestos a que están obligados los taxis.
- 3) Asimetrías de información: La demanda sostiene que existen asimetrías de información que tendrían el efecto “de vulneración de toda normativa en referencia a los choferes, a quienes se les cobra un porcentaje de los viajes que realizan, y se les promete ganancias muy superiores a las realmente obtenidas con lo que se logra el efecto global de competir deslealmente en el mercado.”



- 4) Externalidades: finalmente, indica que los conductores que prestan servicio a Cabify y a las otras demandadas, generan externalidades negativas por contaminación que no internalizan y que así abaratan los costos de las empresas contratantes.

Respecto de las disposiciones del DL N° 211, la demanda sostiene que los actos de Cabify y las otras demandadas que restringen o entorpecen la libre competencia son:

- La explotación abusiva por parte de un agente económico, o un conjunto de ellos, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta (art. 3 letra b), y
- Las prácticas predatorias o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante (art. 3 letra c),

Desde ya cabe señalar que ambas disposiciones requieren como condición necesaria (pero no suficiente) que exista o se pretenda alcanzar una posición dominante en el mercado relevante.

Según la demanda, el mercado relevante en este caso sería “el del transporte remunerado público de pasajeros, entendiendo en ello al traslado remunerado de pasajeros mediante vehículos denominados comúnmente taxis, colectivos y radio taxis y los vehículos particulares no inscritos como taxis y que sin embargo prestan igual función de trasladar remuneradamente pasajeros ...”

La justificación sería que “Unos --taxistas- y otro --demandados- forman parte del mismo mercado relevante de pasajeros, en función de prestar servicios sustituibles ...”

Los demandantes no presentan ningún análisis ni argumento que permita sostener que Cabify y/o las otras demandadas tienen o pueden llegar a tener una posición dominante.

2.2 La operación de Cabify.

Cabify es una empresa cuyo objeto es el “transporte privado de pasajeros”. Para realizar su objeto social contrata vehículos y conductores de transporte de pasajeros. La relación con los clientes se establece mediante una plataforma tecnológica que les permite solicitar los servicios de transporte y pagarlos.

Cabify ofrece seis tipos de servicio, con distintas calidades/capacidades/especialidades. La principal categoría es Cabify Lite, que representa cerca del 66% de la facturación de la empresa¹. Este servicio se presta con vehículos de siete asientos o más y se orienta a empresas.

¹ De acuerdo con información proporcionada por Cabify, los viajes, distancias medias de viajes, tarifas por km e ingresos por categoría serían los siguientes:

categoría
modalidad
km/viaje
viajes/semana
\$/km
\$ millones
composición
LITE



Los conductores tienen autorización del MTT para prestar servicios de transporte privado de pasajeros.

La siguiente categoría en importancia es Cabify City, que representa alrededor de un 29% de la facturación². Es un servicio más económico, que se presta en vehículos de menor tamaño y que se orienta a las personas naturales.

Las restantes categorías representan cerca del 5% de la facturación, de acuerdo con información proporcionada por Cabify, ofreciendo los siguientes servicios especializados:

- Transporte de pasajeros con bicicletas: Cabify Bike,
- Transporte de pasajeros con niños pequeños: Cabify Baby,

privado	7,19
	15.381
	600
	66,4
	33%
LITE	
corp	12,59
	8.760
	600
	66,2
	33%
Subtotal Lite	
	132,5
	66%
CITY	
	6,22
	23.056
	415
	59,5
	29%
otras	
	10,11
	5%
Total	
	202,1

² Ver nota anterior

- Transporte de alto estándar: Cabify Executive, y,
- Transporte de grupos de hasta 6 personas: Cabify Group.

Cabify cobra una tarifa que se define antes del inicio del viaje y es independiente del tiempo de viaje, calculándose según la “ruta óptima” que arroja el sistema Google Maps.

Los pagos se realizan mediante tarjetas de crédito o débito previamente registradas.

Los viajes se solicitan mediante una aplicación en línea que minimiza el tiempo de los pasajeros en la vía pública, permiten reserva anticipada para un día y hora determinados, y están geo localizados durante su trayecto.

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), que cubre hasta 300 UF por pasajero (incluido conductor), Cabify contrata un seguro de asiento que cubre hasta 600 UF adicionales por pasajero (incluido conductor), y un seguro de responsabilidad civil que protege tanto al conductor como al usuario por una suma de hasta 30.000 UF. Además, todos los conductores de Cabify Lite tienen seguro de vida.

Cabify declara impuestos sobre su renta efectiva, determinada según contabilidad completa, y exige boletas o facturas a los conductores, por el monto total de sus ingresos, con lo cual éstos también determinan sus impuestos sobre la base de sus rentas efectivas.

2.3 Imperfecciones y distorsiones del mercado del transporte³

Una diferencia importante entre los taxis y los servicios de Cabify son que están sujetos a distintas normativas: las de transporte público de pasajeros, los primeros, y transporte privado de pasajeros, los segundos. La diferencia normativa no obedece a una infracción de reglas por parte de Cabify y las otras demandadas, sino a las diferencias que presenta su forma de operación y, por lo tanto, a los tipos de regulación que conviene aplicar en cada caso, desde el punto de vista de la eficiencia en la asignación de recursos.

A continuación, se presenta una reseña sobre las principales imperfecciones de mercado que afectan el transporte de pasajeros, y las medidas para corregirlas para el caso de los taxis y del transporte privado que realiza Cabify.

Los sistemas de transporte presentan diversas características que no permiten la existencia de condiciones de competencia perfecta en distintos ámbitos.

La producción de servicios de transporte de pasajeros involucra tres grandes tipos de recursos:

1. Infraestructura, incluyendo inversión y mantención, normalmente provista por el Estado, sin cobro directo (al menos en la infraestructura no concesionada, que es la mayoría)

³ Esta sección utiliza parte del Marco Analítico del Capítulo “Fallas en la regulación: caso de transporte público urbano, 2007” del libro LIBRE COMPETENCIA Y REGULACIÓN: ESTUDIOS DE CASOS, 2010, de Felipe Morandé y Juan Esteban Doña



2. Vehículos, incluyendo inversión, mantención y operación, provista por operadores especializados en el caso de transporte pagado y por los propios usuarios en el caso de autotransporte con vehículos propios
3. Tiempo de los usuarios.

A su vez, los servicios pueden prestarse por distintos modos, tanto públicos (tren, metro, buses, taxis colectivos) como privados (vehículos particulares, propios o pagados), con distintas intensidades de uso de infraestructura, distintas funciones de producción y distintos costos marginales para los usuarios.

Las principales distorsiones que se presentan a nivel de los servicios de transporte son las siguientes:

1. El servicio de transporte público que se solicita en vía pública se caracteriza porque el vehículo que llega primero representa para el usuario una significativa ventaja en costo de tiempo respecto de cualquier otro. La ventaja de llegar primero debilita los incentivos para competir por costo o por calidad de servicio. La competencia por bajar tarifas se limita por el mayor costo en tiempo de esperar otro vehículo, que puede o no presentar menor tarifa. Los restantes atributos del servicio (comportamiento del conductor, calidad del vehículo, etc.) son aún menos susceptibles de constituir variable de competencia por la dificultad de identificar los atributos antes de tomar el vehículo. En consecuencia, la competencia entre vehículos de locomoción pública se centra en estrategias para maximizar la subida de pasajeros (en el caso de taxis, recorrer lentamente zonas con demandantes), que en general no presentan beneficios a los usuarios sino por el contrario, los perjudica.
2. Demanda con variaciones horarias y capacidad instalada fija, con bajos costos marginales de operación: Tiene el efecto de que para un taxi es conveniente operar en horas fuera de punta mientras los ingresos superen el costo marginal incluyendo los viajes vacíos buscando clientes. Ello lleva a un exceso ineficiente de recorrido.
3. La operación genera externalidades negativas por contaminación y accidentes, que están directamente relacionadas con la cantidad de kilómetros recorridos por los vehículos.

3 Mercado Relevante.

3.1 El mercado relevante planteado por los demandantes

Como antes se indicó, la demanda plantea que el mercado relevante sería el “...traslado remunerado de pasajeros mediante vehículos denominados comúnmente taxis, colectivos y radio taxis y los vehículos particulares no inscritos como taxis y que sin embargo prestan igual función de trasladar remuneradamente pasajeros ...”

La línea argumental de la demanda es que los servicios que prestan Cabify y las otras demandadas son idénticos a los que prestan los taxis, y, por lo tanto, corresponde aplicarles la misma normativa. En ese sentido, afirma la demanda, los servicios prestados por las demandadas serían ilegales, pues no sólo no respetarían la normativa de los taxis, sino que además no pagarían impuestos, con lo cual ahorrarían costos. Este ahorro les permitiría cobrar menores tarifas, y quitarles demanda.

Sin embargo, el servicio prestado por Cabify difiere del de los taxis en diversos aspectos.

En primer lugar, el término “transporte público” se refiere a que se trata de un servicio abierto a cualquier usuario que lo demande, sin que el prestador pueda negarse discrecionalmente⁴. En el caso de Cabify en cambio, la relación entre las partes se establece mediante un contrato privado en que ambas están individualizadas y los servicios específicos se definen por anticipado tanto en sus condiciones como en la tarifa. En estos casos, se considera transporte privado.

En segundo lugar, la tarifa de los taxis (así como de todos los medios de transporte público) se encuentra regulada puesto que, como se indicaba en la reseña de imperfecciones en el mercado de transporte, cuando un servicio de transporte se solicita en la vía pública, se limita gravemente la posibilidad que exista un mercado competitivo, porque el primer vehículo que pasa tiene de inmediato una ventaja en el tiempo de espera. Sin embargo, en el transporte privado no es necesario que la autoridad regule las tarifas porque los usuarios no tienen limitaciones para comparar calidades y precios antes de decidirse por contratar un servicio determinado.

En tercer lugar, el servicio de Cabify presenta importantes diferencias con el de taxis, entre las que destacan las siguientes:

- Conocer de antemano el precio;
- Poder elegir las características del vehículo;
- Poder solicitar anticipadamente el servicio para una hora y lugar determinado;
- Poder elegir tipos de servicio que no ofrecen los taxis, como transporte de menores, grupos de hasta 6 personas, llevar bicicleta, o vehículos de alto estándar;
- Mayor seguridad frente a imprevistos por identificación del conductor, por no tener que pagar en efectivo, etc.

Las diferencias entre taxis y Cabify son de una magnitud lo suficientemente relevante como para que la normativa opte por considerarlos en categorías distintas: transporte público de pasajeros los primeros y transporte privado de pasajeros el segundo.

⁴ Al menos en teoría.

En consideración a las diferencias indicadas y al criterio establecido en la normativa, no se puede descartar que el mercado de Cabify sea distinto que el de los taxis. Para que ello ocurriera sería necesario que no existiera una elasticidad cruzada significativa entre ambos servicios. En esta eventualidad, la imputación de competencia desleal no tendría asidero porque las acciones de Cabify no afectarían mayormente el mercado de los taxis. Sin embargo, la información disponible es insuficiente para calcular la elasticidad cruzada entre Cabify y taxis básicos y por lo tanto, para determinar en forma confiable si la elasticidad cruzada entre ambos servicios es suficiente como para considerarlos o no parte de un mismo mercado relevante.

En todo caso, es posible afirmar que los taxistas no consideran que la elasticidad cruzada con Cabify y el resto de las demandadas sea lo suficientemente alta, pues de lo contrario bajarían sus tarifas variables respecto del rango máximo que casi la totalidad cobra actualmente.

Dentro del enfoque de la empresa Cabify, que se orienta a ofrecer servicios de alto estándar de calidad y seguridad, la mayor sustitución esperada es con el auto propio. En este caso el mercado relevante sería el de vehículos de transporte privado, tanto propios como contratados con terceros. Sin perjuicio de lo anterior, es probable que los distintos servicios que ofrece Cabify presenten distintos grados de sustitución con los taxis.

3.2 Participaciones de mercado

Para efectos del presente análisis interesa la participación de Cabify en los posibles mercados relevantes, para determinar si tiene o pudiera tener una posición dominante, que es condición necesaria pero no suficiente para que sean válidas las imputaciones de los demandantes. Para su validez, sería necesario que además ejerciera competencia desleal para alcanzar o reforzar dicha posición dominante.

La participación de Cabify se calculó para los siguientes mercados:

1. Transporte privado remunerado de pasajeros.
2. Transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos, privado y público.
3. Transporte remunerado de pasajeros en vehículos con aplicación (plataforma tecnológica) para solicitar y pagar el servicio.
4. Transporte individual de pasajeros en vehículos menores, remunerado o no.
5. Transporte público de pasajeros más Cabify y los otros servicios demandados, que corresponde al mercado que plantean los demandantes.

El cálculo se basó en la Encuesta Origen Destino (EOD) de 2012, proyectada a 2017, según la variación anual observada por categoría entre la EOD 2001 y la EOD 2012. El ámbito geográfico es el Gran Santiago con la extensión definida para la EOD 2012.

Para Cabify y los servicios de las otras demandadas se utilizó información pública (aparecida en prensa) y estimaciones de la empresa.

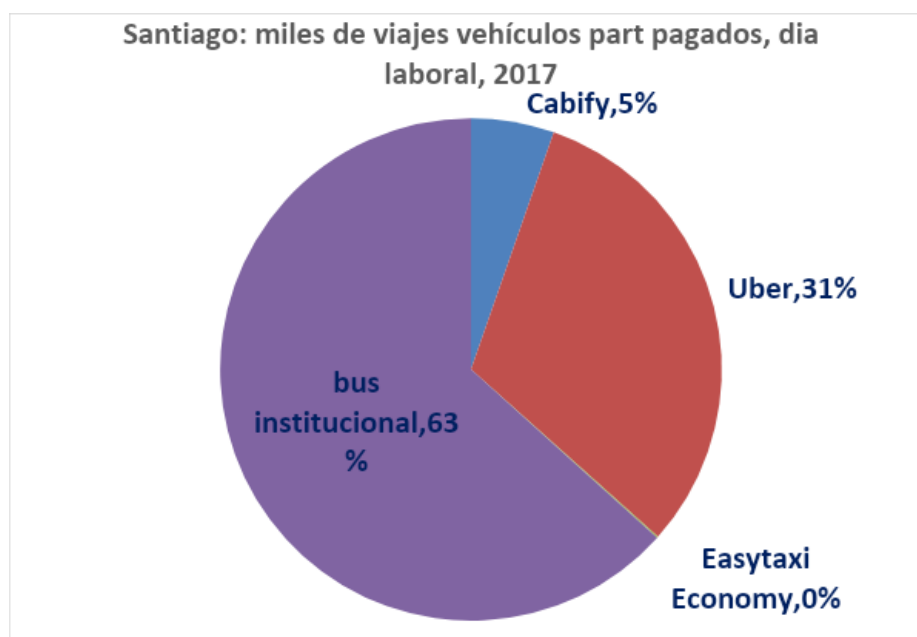
Los viajes motorizados en el Gran Santiago, para día laboral, año 2017, para todas las categorías de vehículos consideradas, son los siguientes:

	Santiago: miles de viajes motorizados día laboral, 2017
Auto	5.451,5
Bip!	3.951,7
Bip! - Otros Público (combinación)	411,8
Bip! - Otros Privado (combinación)	213,7
Taxi Colectivo	552,4
Taxi Básico	395,5
Cabify	12,0
Uber	70,0
Easytaxi Economy	0,2
Otros	1.418,2
Total	12.476,9

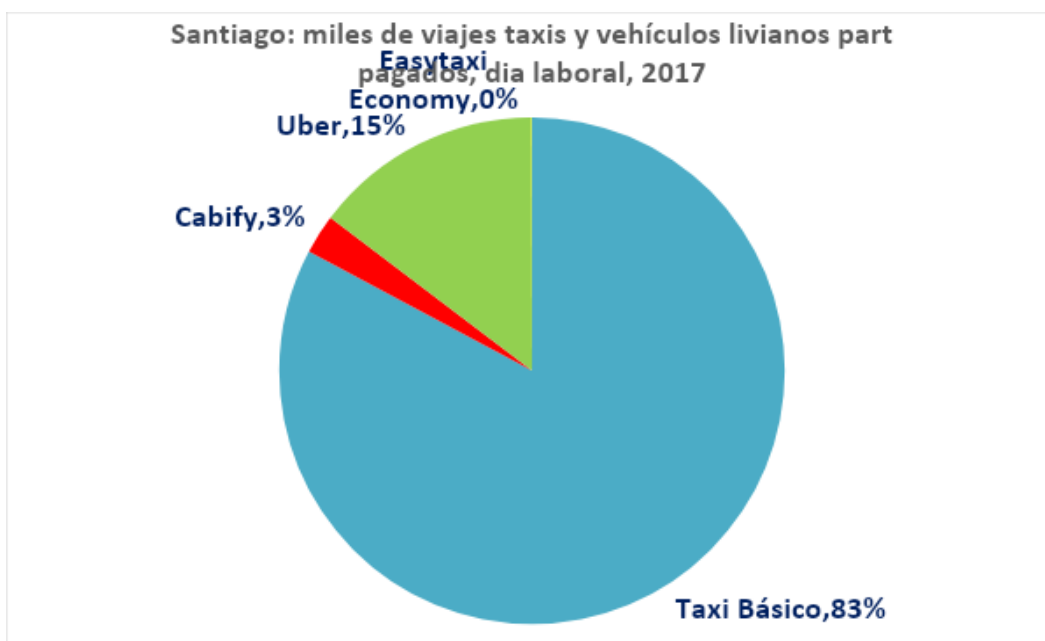
Fuente: Elaboración propia a partir de EOD 2012 y antecedentes empresa

Las participaciones de Cabify en los distintos mercados antes indicados, serían los siguientes:

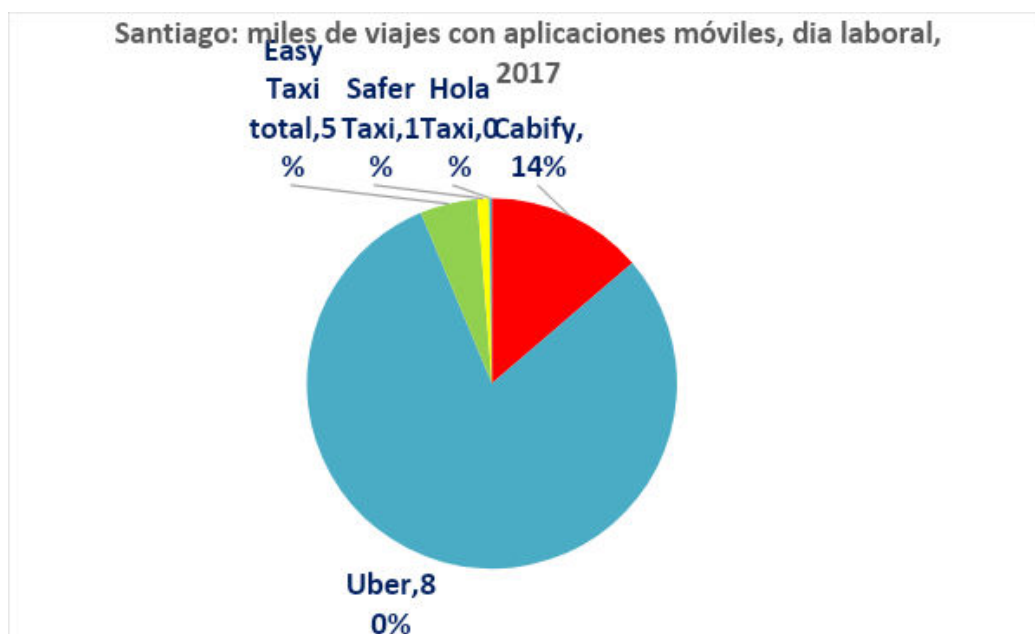
1. Transporte privado remunerado de pasajeros



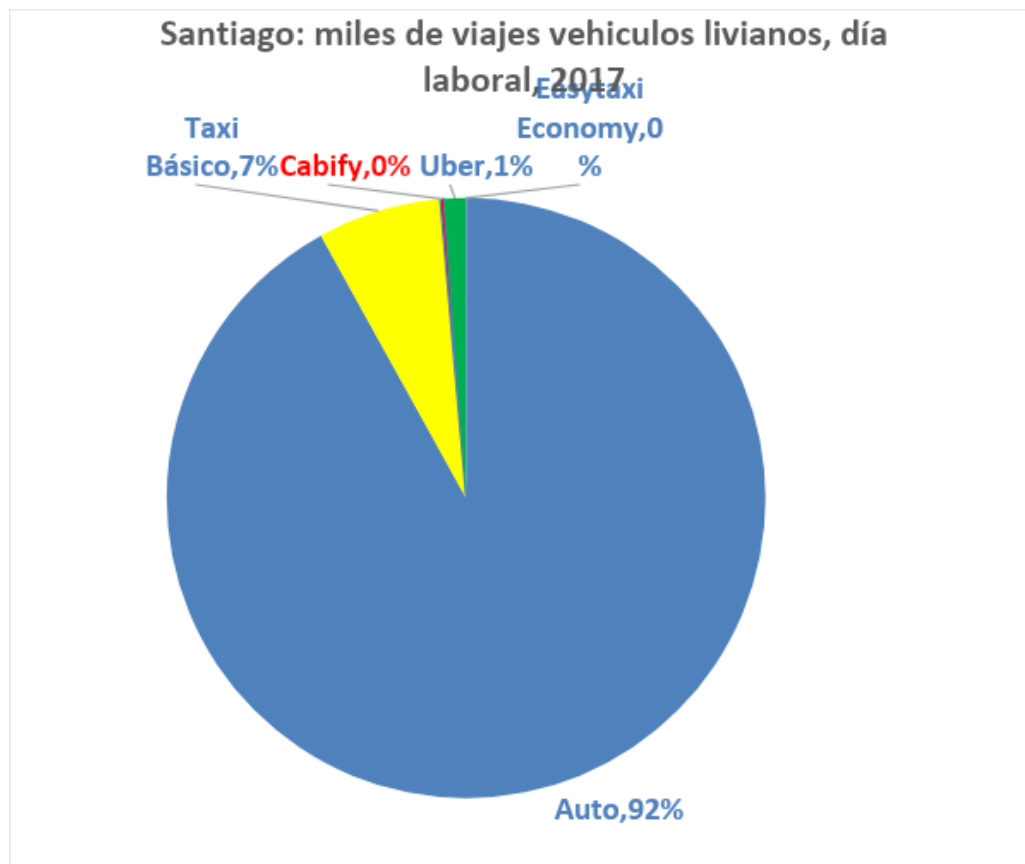
2. Transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos, privado y público.



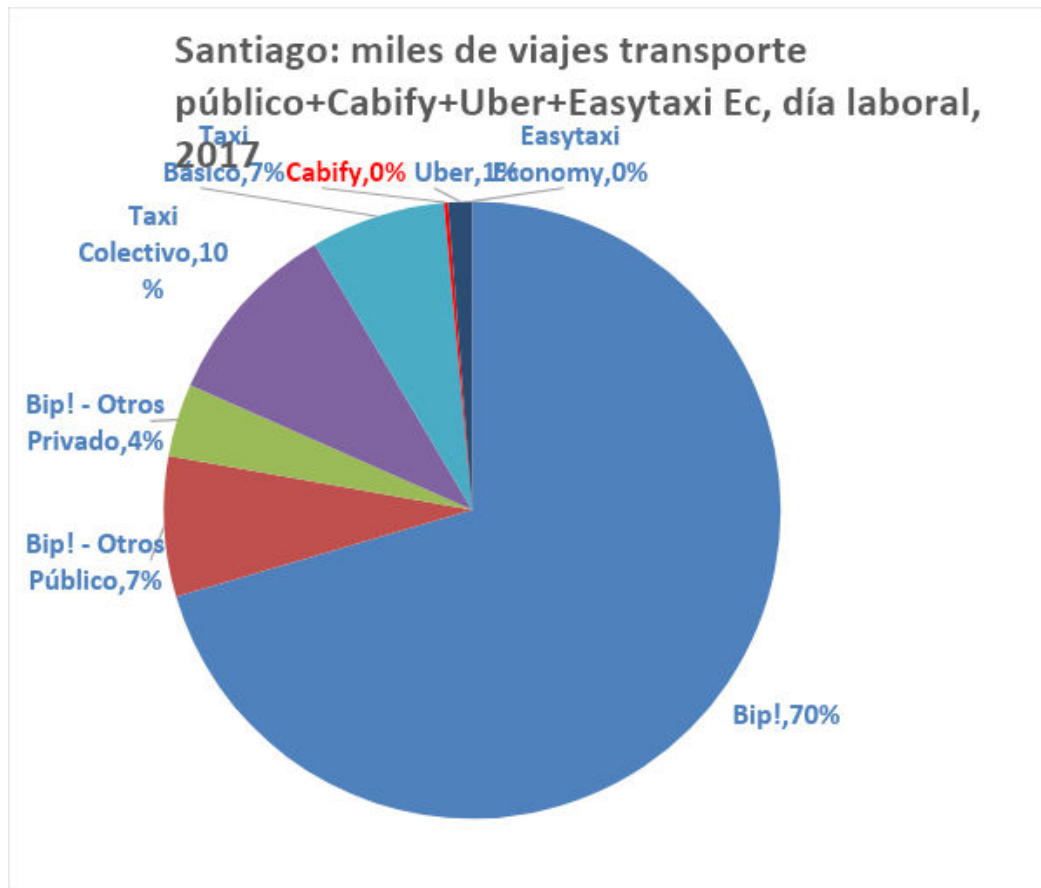
3. Transporte remunerado de pasajeros en vehículos con aplicación (plataforma tecnológica) para solicitar y pagar el servicio.



4. Transporte individual de pasajeros en vehículos menores, remunerado o no.



5. Transporte público de pasajeros más Cabify y los otros servicios demandados, que corresponde al mercado que plantean los demandantes.



Como se puede observar, la participación de Cabify alcanza como máximo un 13,7%, cuando se considera la opción más restringida de mercado relevante, que incorpora sólo los servicios con aplicaciones móviles. Dicha participación es insuficiente para que pueda considerarse que tiene o que podría alcanzar una posición dominante, por las razones que se plantean más adelante.

En la jurisprudencia de libre competencia chilena, el análisis de que exista o no posición de dominio es abordado caso a caso, considerando participaciones de mercado, barreras de entrada y salida y características del mercado, lo que puede llevar a descartar la existencia de posición dominante en casos en que la participación de una demandada supera el 45%⁵.

Como referencia explícita se cuenta con el instructivo de la Unión Europea “Aplicación de las normas de competencia de la Unión Europea: aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea”, que establece lo siguiente:

“El primer paso clave en estos casos es determinar si la empresa de que se trate es «dominante». Esto implica la definición de su mercado tanto en términos del producto o productos que suministra como la zona geográfica en la que se venden. Como norma general, **si la cuota de mercado es inferior al 40 %, es poco probable que sea dominante.**” (énfasis añadido).

⁵ Ver por ejemplo, TDLC, sentencia 151-2016, Silcosil contra Masisa



Como se puede observar, la participación de Cabify en cualquiera de las posibles definiciones de mercado relevante está muy por debajo del umbral que indican los instructivos de la UE.

En todo caso, los demandantes no participan en el mercado de servicios con aplicaciones móviles, donde la participación de Cabify sería máxima.

En el mercado relevante que proponen los demandantes (transporte público remunerado de pasajeros), Cabify no participa. Sin embargo, si se estimara que existe algún nivel de elasticidad cruzada entre los taxis y el servicio de Cabify, el mercado relevante sería el del transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos (tanto privado como público), en que Cabify alcanza sólo un 2,51%, participación que está muy lejos de cualquier posibilidad de posición dominante.

4 Costos, impuestos, externalidades y eficiencia.

La demanda sostiene que Cabify y las otras demandadas enfrentan menores costos e impuestos que los taxis, lo que les permite rebajar tarifas.

Ello no es efectivo respecto ni de los costos ni de los impuestos. Aún más, también son inexactas las afirmaciones efectuadas en la demanda respecto de las tarifas.

Por otra parte, no es efectivo que el servicio de Cabify produzca externalidades negativas, sino por el contrario, se trata de un mecanismo de transporte que presenta importantes eficiencias en comparación a los taxis regulados.

4.1 Tarifas

En su demanda, el Sindicato de Taxis afirma que Cabify puede cobrar tarifas menores que las reguladas, al no estar incurriendo en los costos propios de los taxis regulados.

Sin embargo, es necesario precisar algunos puntos en relación a las tarifas utilizadas por ambos servicios. A continuación se indican y comparan las tarifas cobradas por las principales modalidades de Cabify (Lite y City) y por los taxis, en la ciudad de Santiago.

Las tarifas que Cabify cobra en sus principales modalidades (en la ciudad de Santiago) son las siguientes, tal como lo publicaba la página web del servicio en julio de 2017:

1) Cabify Lite

Precio por Kilómetro (en base a "ruta óptima")	De 0 a 50 kilómetros	\$600
	Más de 50 kilómetros	\$800
Tiempo de espera	\$130 por minuto (sobre los 5 minutos de espera)	
Tarifa mínima	Modalidad inmediata	\$1.300
	Reserva previa	\$5.000
Cargo suplementario	tarifa base	\$1.300

2) Cabify City

Precio por Kilómetro (en base a “ruta óptima”)	De 0 a 40 kilómetros	General	\$415
		Horario punta 1 ⁶	\$550
		Horario punta 2 ⁷	\$450
		Fin de semana	\$470
	Más de 40 kilómetros	\$500	
Tiempo de espera	\$100 por minuto (sobre los 5 minutos de espera)		
Tarifa mínima	Modalidad inmediata (centro)		\$1.200
Cargo suplementario	Modalidad inmediata, Horario punta 2 y fin de semana		\$665
	Horario punta 1		\$800

⁶ Lunes a Viernes de 7:00 a 9:00 y de 17:00 a 20:00.

⁷ Lunes a Viernes de 9:00 a 17:00.

3) Cabify Executive y Cabify Group

Precio por Kilómetro (en base a “ruta óptima”)	\$950	
Tiempo de espera	\$270 por minuto (sobre los 5 minutos de espera)	
Tarifa mínima	Modalidad inmediata	\$1.300
	Reserva previa	\$10.000
Cargo suplementario	Tarifa base	\$1.300

4) Taxis

La regulación establece un rango de tarifa variable para los taxis, que en julio de 2017 estaba entre \$100 y \$130 por cada 200 metros y por cada minuto. Además, se establece una tarifa base o mínima denominada “bajada de bandera”, con un valor de \$ 300⁸.

De todo lo anterior, es posible apreciar lo siguiente:

- Se aprecian grandes diferencias entre las estructuras tarifarias de ambos servicios. Mientras el mayor componente de la tarifa de los taxis es variable en relación a distancia y tiempo, la de Cabify es completamente fija. Por otro lado, la tarifa del taxi es desconocida hasta el término del viaje, mientras que la de Cabify queda fijada previamente. Esto refuerza la conclusión de que Cabify no participa en el mercado del transporte público, asemejándose más a un transporte privado.
- La demanda sostiene que los taxis no pueden competir por tarifas, porque la regulación les impide bajarlas. Ello no es efectivo porque la tarifa menor del rango es un 23% menor que la tarifa mayor. Y, sin embargo, casi la totalidad de los taxis cobra la tarifa máxima, mostrando en la práctica la baja competencia tarifaria que existe en el transporte público.
- El alto valor de los derechos de taxi (\$10.000.000 según la demanda) demuestra que las tarifas de los taxis superan ampliamente sus costos, dejando un margen sobrenormal, porque en caso contrario el derecho de taxi básico no tendría el alto valor actual.
- Actualmente la tarifa por km fuera de punta de Cabify Lite es un 20% mayor que la mínima de los taxis básicos (\$100 cada 200 mts.) y un 8% menor que la máxima de los taxis (\$130 cada 200 mts.). Cabe señalar que los taxis cobran adicionalmente una bajada de bandera de \$300 y \$110 o \$130 por minuto, que a una velocidad de 40 km/hr equivale a un 30% de la tarifa por distancia. En cambio, el cargo fijo de Cabify Lite,

⁸ Las tarifas de los taxis junto con sus mecanismos de reajuste fueron establecidos en el Proceso de Licitación Pública de Taxis Básicos, Taxis Ejecutivos y Taxis Turismo en Vías de la Región Metropolitana, 2005, y han sido renovados por sucesivas resoluciones, siendo la más reciente la Resolución Exenta N° 2.862 de 2 de octubre de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece el perímetro de exclusión de la Ley N° 18.696 en el área geográfica de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo de las provincias del Maipo y Cordillera respectivamente, para servicios de taxi básico, taxi ejecutivo y de turismo, aprobando sus condiciones de operación y utilización de vías, entre otras exigencias



equivalente a la bajada de bandera de los taxis es de \$ 1.300, superior a los \$ 300 de los taxis.

- La tarifa fuera de punta de Cabify City es un 17% menor que la mínima de los taxis y un 36% menor que la máxima. El cargo fijo de Cabify City es de \$ 800 en horario de punta 1 y de \$ 665 en el resto de los horarios.
- En el horario punta 1, Cabify City aumenta en un 32,5% su tarifa, por lo que resulta un 10% mayor que la tarifa mínima por km y un 15% menor que la tarifa máxima de los taxis, en ambos casos sin considerar la bajada de bandera y la tarifa por tiempo que éstos cobran
- En el horario punta 2, Cabify City aumenta en un 8,4% su tarifa, por lo que resulta un 10% menor que la tarifa mínima y un 31% menor que la tarifa máxima por distancia de los taxis, en ambos casos sin considerar la bajada de bandera y la tarifa por tiempo que éstos cobran.
- Durante los fines de semana, Cabify City aumenta en un 13,3% su tarifa, por lo que resulta un 6% menor que la mínima y un 28% menor que la tarifa máxima de los taxis, en ambos casos sin considerar la bajada de bandera y la tarifa por tiempo que éstos cobran.
- Las modalidades Executive y Group cobran un 90% más por km que la tarifa mínima de los taxis.

Como se puede observar, no es efectivo que en todos los casos las tarifas de Cabify sean menores a las que cobran actualmente los taxistas, que es la máxima permitida por la autoridad. Ello ocurre especialmente en los trayectos cortos, por el mayor cargo fijo. Y si los taxis rebajaran sus tarifas al mínimo permitido por la autoridad (\$100 por cada 200 metros), las tarifas por km de Cabify City (la modalidad más económica) en horario punta 1 serían mayores, antes de incorporar la tarifa por tiempo

4.2 Costos e impuestos

De acuerdo con lo señalado en 2.1., la demanda señala que Cabify incurriría en costos menores que los taxis al no respetar la regulación que les es aplicable.

A continuación se analizan las distintas imputaciones y se explica si ellas son o no efectivas, precisando la información:

- a) En relación a que los autos que prestan servicios para Cabify no pagarían patente como taxi “cada ciertos meses”, se precisa que el permiso de circulación de los taxis se paga una vez al año, igual que el de los vehículos particulares y que tiene un valor fijo de 1 UTM al año. Este valor es inferior al de cualquiera de los autos particulares que presta servicio con Cabify. De hecho, 1 UTM es menos que el valor del permiso de circulación

de automóviles Nissan Tiida sedan del 2012 en su versión más económica, que es el modelo que más se utiliza como taxi.⁹

- b) En cuanto a que los autos que prestan servicios para Cabify no respetarían la tarifa base regulada por taxímetro y sin perjuicio a lo que nos hemos referido en el título anterior, se precisa que en el caso de la empresa el taxímetro no es necesario puesto que la tarifa es definida previa a la aceptación y ejecución del servicio.
- c) En cuanto a que Cabify no entregaría boleta o comprobante de pago a los clientes, se pudo verificar que ello no es efectivo, puesto que al término del viaje se entrega al cliente un comprobante electrónico que se envía a la dirección de correo electrónico proporcionado al momento de inscribirse en la aplicación. Cabe señalar en todo caso que la boleta o comprobante del taxi no tiene implicancia tributaria alguna puesto que los taxis no están afectos a IVA y declaran según renta presunta
- d) En relación al permiso para operar taxis que Cabify no pagaría, se precisa que efectivamente para operar un taxi regulado se debe pagar un derecho en el rango entre 7 y 8 millones de pesos, el que se suma al precio del auto.¹⁰ Sin embargo, este valor corresponde al que actualmente tiene en el mercado secundario el derecho permanente que el Estado le entregó en forma gratuita a los taxistas. Debido a que es un derecho heredable y plenamente transable que ha obtenido una importante plusvalía en vista del congelamiento del parque, constituye una inversión que renta por sí misma, y no un costo como lo entienden los demandantes. De este modo, dicho derecho no constituye un costo de operación, sino que representa el valor que alcanzan los retornos esperados de la operación de taxi por sobre los retornos de mercado, esto es retornos sobrenormales.
- e) En relación a la antigüedad máxima exigida por el MTT, se precisa que los taxis regulados no pueden tener más de 12 años de antigüedad en la Región Metropolitana. En la práctica Cabify es más exigente, porque admite vehículos con una antigüedad máxima de 9 años.
- f) En relación a los seguros, se precisa que el seguro obligatorio en el caso de los taxis regulados es de mayor valor al de los autos particulares, por ser transporte público, y actualmente ronda los \$20.000. Sin embargo, los vehículos que prestan servicios a Cabify tienen coberturas 2 veces mayores. En cuanto al seguro del auto que pagan los taxistas regulados y que cubre los riesgos de accidentes, éste puede costar en promedio \$50.000 mensuales, que supuestamente sería mayor que el de un auto particular. Sin embargo, la contratación de ese seguro es a voluntad del taxista.
- g) En cuanto a la licencia profesional, sólo la categoría de Cabify City carece de este requisito. Sin embargo, se estima que la licencia profesional no podría ser aplicable a los conductores que prestan servicios de manera esporádica o por cierto periodo de tiempo. De ahí que se encuentra en discusión en el Congreso una modificación a la normativa actual que permita la prestación de este servicio sin licencia profesional o con un nuevo tipo de licencia.

⁹ La fuente para el modelo más usado como taxis es un análisis realizado por Easytaxi, que se cita en un artículo periodístico incluido como Anexo N° 2. El permiso de circulación para el modelo Nissan Tiida sedan del 2012 se obtuvo del sitio web del SII

¹⁰ Ver en Anexo N1 3 avisos de venta de derechos de julio y agosto de 2017 en el portal El Rastro,

h) Respecto a los impuestos, es necesario precisar lo siguiente:

- i) El Estado no tiene asegurado un pago de impuesto en el caso de Cabify ni de otros servicios de transporte operados por plataformas tecnológicas, pues el servicio como tal no se encuentra regulado en la legislación tributaria. En cambio, el Estado sí tiene derecho a percibir el pago de impuestos de parte de los taxis regulados.
- ii) No obstante lo anterior, Cabify paga impuesto a la renta sobre resultados que consideran como ingresos el total de los cobros que se realizan a los usuarios, y exige a sus conductores boletas o facturas por la totalidad de los pagos que les realiza, con lo cual éstos también pagan impuestos sobre su renta efectiva.
- iii) Los taxis pagan impuesto según renta presunta, que constituye una base imponible que subestima el ingreso total. De hecho, la normativa considera que sus ingresos equivalen al 10% del avalúo fiscal del respectivo vehículo. Al ser un monto fijo anual, el impuesto a la renta no constituye costo marginal para el taxista, a diferencia de lo que ocurre para el conductor de Cabify. De este modo y dado que Cabify y sus prestadores de servicio de transporte declaran por ingresos efectivos, se someten a una carga tributaria mucho mayor.

Finalmente, es necesario considerar los costos en que incurre Cabify que no son soportados por los taxis regulados. Cabify incurre en costos significativos para desarrollar los sistemas de comunicación, la gestión de flota y el control de toda la operación.

4.3 Externalidades y eficiencias

En la demanda también se indica que los conductores que prestan servicio a Cabify y a las otras demandadas, generan externalidades negativas por contaminación que no internalizan y que así abaratan los costos de las empresas contratantes.

En general, todos los vehículos generan 3 tipos de externalidades negativas:

- Contaminación, que depende del recorrido.
- Congestión, que depende del recorrido en horas y tramos punta y del comportamiento en la vía.
- Accidentes.

El aporte que realiza un determinado modo de transporte a las externalidades negativas depende tanto de las características de su operación como del modo con que compite en forma más directa.

En el caso de los taxis, las externalidades negativas que generan se asocian con las siguientes características:

- Recorren las calles en busca de pasajeros, con lo que tienen una menor relación de kilómetros con pasajero sobre kilómetros totales recorridos que Cabify y otros servicios con aplicaciones.
- Disminuyen la velocidad de circulación para conseguir pasajeros (clientes), lo que es particularmente negativo en las vías más congestionadas.



- Utilizan vías exclusivas para buses, reduciendo la velocidad del transporte masivo.
- Están exentos de restricción vehicular, incluso en días con preemergencia y emergencia.

Cabify, en cambio, tiene recorridos más eficientes, va directo al usuario que los solicita, utiliza las vías menos congestionadas, no tiene derecho a interferir con las vías de los buses y se les aplica plenamente la restricción vehicular en los días en que se decreta.

Además, se estima que una parte importante de la demanda de Cabify corresponde a sustitución de vehículos particulares, que tienen un comportamiento igual o peor en términos de generar externalidades negativas de congestión y contaminación. La equivalencia en congestión y contaminación se da porque autos particulares y los servicios de Cabify que los sustituyan realizan los mismos recorridos y utilizan las mismas vías, a las mismas horas, con la diferencia a favor de Cabify que siempre buscan activamente opciones menos congestionadas (utilizando la aplicación Google Maps) y que no requieren dar vueltas en busca de estacionamiento.

En la medida en que parte de la demanda de los taxis provenga del transporte masivo como buses o Metro, estarían contribuyendo a agravar las externalidades negativas, al sustituir modos menos contaminantes y que producen menos congestión. Los taxis agravan la congestión y contaminación incluso cuando sustituyen autos particulares, porque a diferencia de éstos, usan las vías exclusivas de buses, entorpeciendo su desplazamiento.

En síntesis, las características y atributos de un modo de transporte como el que representa Cabify reduce las externalidades negativas que son propias de los taxis tradicionales.

5 Conclusión

A partir del análisis realizado se concluye que del total de imputaciones que plantean los demandantes sobre actos de competencia desleal que cometería Cabify, infringiendo las normas de la libre competencia no se cumple ninguna:

1. Cabify cobra tarifas más altas que los taxis en sus servicios especializados. El cobro de menor tarifa en Cabify City y Lite corresponde a un comportamiento competitivo que en ningún caso corresponde a reforzar o alcanzar una posición dominante que ni tiene ni cuenta con perspectivas de alcanzar.
2. Los vehículos y conductores de Cabify cumplen exigencias y enfrentan costos mayores que los taxis, excepto que deben realizar una revisión técnica anual (en lugar de 2 para los taxis) y que los conductores que transportan menos de 10 pasajeros pueden tener licencia clase B, tal como lo establece la normativa de transporte privado remunerado de pasajeros.
3. Cabify y los conductores que contrata pagan impuestos según renta efectiva, a diferencia de los taxis, que se acogen a renta presunta que subestima sus ingresos.
4. El sistema de Cabify, que utiliza una aplicación para solicitar el servicio y utiliza recorridos optimizados según la congestión en cada momento, genera menores externalidades negativas que los taxis, que recorren las vías en busca de clientes. La modalidad de cobrar una tarifa definida *ex ante* incentiva a los conductores de Cabify a utilizar vías menos congestionadas. Los taxis, en cambio, con el cobro por tiempo de viaje, tienen menor incentivo de buscar opciones menos congestionadas.

De acuerdo con estos consultores, no se puede descartar que Cabify participe en un mercado relevante diferente al de los taxis, porque ofrece servicios con características y estándares distintos. Sin embargo, los datos disponibles son insuficientes como para estimar la elasticidad cruzada entre taxis básicos y los servicios de Cabify, de forma de determinar si comparten o no el mismo mercado relevante. En todo caso, la gran mayoría de los taxistas consideran que la elasticidad cruzada con Cabify y las otras demandadas es lo suficientemente baja como para que les convenga mantener sus cobros variables en el rango máximo que les permite la normativa.

Si el mercado relevante fuera el más restringido, abarcando sólo los servicios de transporte de pasajeros con aplicaciones móviles, la participación de Cabify alcanzaría el 13,7%, lo que es insuficiente para tener o poder alcanzar una posición dominante.

Si el mercado relevante fuera el de taxis, colectivos, radio taxis y transporte privado en vehículos livianos, Cabify alcanzaría un 2,51%, participación que está muy lejos de cualquier posibilidad de posición dominante.

Bibliografía

Azevedo, Filipa and Maciejewski, Mariusz: Social, Economic And Legal Consequences Of Uber And Similar Transportation Network Companies (TNCs), 2015, European Parliament

Barrett, S. D. (2010). The sustained impacts of taxi deregulation. Economic Affairs (Institute of Economic Affairs), 30

Dempsey, P. (1996). Taxi Industry Regulation, Deregulation, and Reregulation: The Paradox of Market Failure. University of Denver College of Law, Transportation Law Journal, Vol. 24, Issue 1, 73-120.

Diario Oficial de la Unión Europea: Comunicación de la Comisión — Orientaciones sobre las prioridades de control de la Comisión en su aplicación del artículo 82 del Tratado CE a la conducta excluyente abusiva de las empresas dominantes, 2009

EUROPEAN COMMISSION, DG Competition: Discussion paper on the application of Article 82 of the Treaty to exclusionary abuses, 2005

Fogt, Howard: US And EU Converging On Dominant-Firm-Abuse Theory, 2013

McCarthy, Patrick S. and Thomas McCarthy. 2000. Transportation Economics. Malden, MA: Blackwell Publishers

Moore, A. T., & Balaker, T. (2006). Do economists reach a conclusion on taxi deregulation? Econ Journal Watch, 3(1), 109-132.

Monti, Giorgio: The Concept of Dominance in Article 82, 2006

Morandé, Felipe y Doña, Juan Esteban: LIBRE COMPETENCIA Y REGULACIÓN: ESTUDIOS DE CASOS, 2010

New York City Taxi & Limousine Commission. (2016). Licensing/Industry Information

Rahel, Steven, "Economics of the Taxi Industry: An Uber Shake-up" (2016). Honors Theses AY 15/16. Paper 28.

Rogers B., The Social Costs of Uber, The University of Chicago Law Review, 2015

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA SENTENCIA N° 126/2012 ACAM contra Silfa

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA SENTENCIA N° 151/2016, Silcosil contra Masisa

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA, Netline contra Entel, Claro y Telefónica

Vatiero, Massimiliano: POWER IN THE MARKET: ON THE DOMINANT POSITION, 2004

Wang, Alice, "The Economic Impact of Transportation Network Companies on the Taxi Industry" (2015). Scripps Senior Theses. Paper 703.



Ybar Abad, Mario: Comprendiendo el abuso de posición de dominio: revisión de la doctrina y jurisprudencia nacional y comparada sobre las principales conductas exclusorias, 2013

Anexo N° 1: Aplicación de las normas de competencia de la Unión Europea: aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

La Unión Europea (UE) tiene, en interés de los consumidores y las empresas, unas normas que prohíben los [cárteles](#) que establecen precios o se reparten los mercados entre competidores. Además, la UE quiere evitar que las empresas hagan una explotación abusiva de su posición dominante en un mercado, por ejemplo, aplicando tarifas desleales o limitando la producción.

ACTO

Reglamento (CE) no [1/2003](#) del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado.

SÍNTESIS

La Unión Europea (UE) tiene, en interés de los consumidores y las empresas, unas normas que prohíben los [cárteles](#) que establecen precios o se reparten los mercados entre competidores. Además, la UE quiere evitar que las empresas hagan una explotación abusiva de su posición dominante en un mercado, por ejemplo, aplicando tarifas desleales o limitando la producción.

¿QUÉ HACE ESTE REGLAMENTO?

Aplica las normas de competencia de la UE establecidas por el artículo [101](#) (prácticas concertadas que restringen la competencia) y el artículo [102](#) (explotación abusiva de una posición dominante) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) [antiguos artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (Tratado CE)]. Introdujo unas normas que cambiaron, sobre todo, los aspectos relativos a la aplicación de la política de la [competencia](#) de la UE.

Establece que las normas sobre competencia que anteriormente aplicaba la Comisión Europea sean aplicadas de manera descentralizada por las autoridades de competencia de los países de la UE. De esta manera, se mejora la función de las autoridades [antitrust](#) nacionales y los órganos jurisdiccionales a la hora de ejecutar la legislación de competencia de la UE, lo cual permite que la Comisión concentre sus recursos en la represión de las infracciones más graves de dimensión transnacional.

PUNTOS CLAVE

Procedimientos del artículo 101 (TFUE) - antitrust

Los casos de acuerdos contrarios a la competencia (como los cárteles) que deben investigarse tienen su origen en:

— una denuncia (por ejemplo, de un competidor);

— la iniciativa de la autoridad de competencia (autoridad nacional o la Comisión Europea);

- una solicitud en el marco de un **programa de clemencia** (cuando se reduce la multa o se dispensa su pago a un participante en un cártel si este proporciona información sobre el cártel).

Cuando la Comisión Europea abre una investigación, tiene **poderes más amplios**, incluido el derecho a solicitar información a las empresas y también a acceder a sus locales, incautar su documentación e interrogar a sus representantes.

Si, basándose en su investigación inicial, la Comisión decide emprender una investigación pormenorizada, esta expone un **pliego de cargos** que envía a las empresas de que se trate. Las empresas objeto de la investigación pueden acceder al archivo de la Comisión y responder al pliego de cargos. Asimismo, pueden solicitar una **audiencia**. Si, al finalizar esta fase, la Comisión sigue convencida de que existe una infracción, adoptar una **decisión de infracción** que puede incluir la imposición de **multas** a las partes.

O bien puede decidir adoptar una **decisión que imponga compromisos** si no se imponen multas. En este caso, las partes se comprometen a abordar las inquietudes de la Comisión en materia de competencia, normalmente durante un determinado período. En caso de incumplimiento de este compromiso, se les podrá imponer una multa.

Las partes pueden recurrir contra las decisiones de la Comisión ante el **Tribunal General**.

En virtud de la **Directiva 2014/104/UE**, las víctimas de cárteles o de infracciones antitrust pueden ser resarcidas por daños y perjuicios.

Procedimientos del artículo 102 (TFUE) - abuso de posición dominante

Tanto una autoridad nacional de competencia como la Comisión pueden iniciar una investigación por propia iniciativa o a raíz de una denuncia.

El primer paso clave en estos casos es determinar si la empresa de que se trate es «**dominante**». Esto implica la definición de su mercado tanto en términos del producto o productos que suministra como la zona geográfica en la que se venden. Como norma general, si la cuota de mercado es inferior al 40 %, es poco probable que sea dominante.

Asimismo, se tienen en cuenta **otros factores**, tales como la presencia de barreras para los nuevos participantes en el mercado o el nivel de implicación de la empresa objeto de la investigación en los diversos niveles de la cadena de suministro (denominado «integración vertical»).

El paso siguiente es determinar si se **abusa** de esta posición dominante debido a prácticas como los precios predatorios (precios inferiores a los de sus competidores), insistiendo en que la empresa sea el proveedor exclusivo, etc.

Las autoridades de competencia disponen de las mismas competencias de investigación que en los procedimientos del artículo 101. Aspectos como los derechos de la defensa, el sistema del pliego de cargos, las decisiones relativas a compromisos, las multas y el resarcimiento también son idénticos.

Por último, una red Europea de competencia formada por las autoridades de competencia y la Comisión les permite intercambiar información, incluida información confidencial, para ayudarles a hacer cumplir las normas de competencia.

¿A PARTIR DE CUÁNDO ENTRA EN VIGOR ESTE REGLAMENTO?

A partir del 24 de enero de 2003.

Para obtener más información, véanse las [páginas sobre cuestiones antitrust del sitio web de la Comisión Europea](#).

REFERENCIAS

Acto	Entrada en vigor	Plazo de transposición en los Estados miembros	Diario Oficial de la Unión Europea
Reglamento (CE) no 1/2003	24.1.2003	-	DO L 1 de 4.1.2003, pp. 1-25.

Acto(s) modificativo(s)	Entrada en vigor	Plazo de transposición en los Estados miembros	Diario Oficial de la Unión Europea
Reglamento (CE) no 411/2004	9.3.2004	-	DO L 68 de 6.3.2004, pp. 1 y 2.
Reglamento (CE) no 1419/2006	18.10.2006	-	DO L 269 de 28.9.2006, pp. 1-3.
Reglamento (CE) no 169/2009	25.3.2009	-	DO L 61 de 5.3.2009, pp. 1-5
Reglamento (CE) no 246/2009	14.4.2009	-	DO L 79 de 25.3.2009, pp. 1-4
Reglamento (CE) no 487/2009	1.7.2009	-	DO L 148 de 11.6.2009, pp. 1-4

Las modificaciones y correcciones sucesivas del Reglamento (CE) no 1/2003 se han incorporado al texto básico. Esta [versión consolidada](#) tiene un valor meramente documental.

ACTOS CONEXOS

Reglamento (CE) no [773/2004](#) de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE ([Diario Oficial L 123 de 27.4.2004, pp. 18-24](#)). Véase la [versión consolidada](#).

Directiva [2014/104/UE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea ([Diario Oficial L 349 de 5.12.2014, pp. 1-19](#)).

Última modificación: 31.07.2015

Anexo N° 2: Modelos de autos más usados como taxi en Chile

Difunden los modelos de autos más usados como taxi en Chile

Agencia UNO

Publicado por

Verónica Reyes

Miércoles 26 julio de 2017 | Publicado a las 09:42 · Actualizado a las 09:51

<http://www.biobiochile.cl/noticias/economia/actualidad-economica/2017/07/26/difunden-los-modelos-de-autos-mas-usados-como-taxi-en-chile.shtml>

Este miércoles se difundió un ranking con **los diez modelos de automóviles más usados como taxi en Chile**.

Hasta **hace unos años, el “clásico” entre los choferes era el popular Nissan V16**, que se comercializó hasta 2010. Sin embargo, aquello cambió.

Según el estudio realizado por Easy Taxi, que analizó una flota de 15 mil vehículos, **actualmente el automóvil más utilizado como taxi es el Nissan Tiida, con 3.515 unidades**. Sus conductores destacan entre las bondades de este modelo características como “económico, confortable y espacioso”, además, su precio va desde los \$7.590.000.

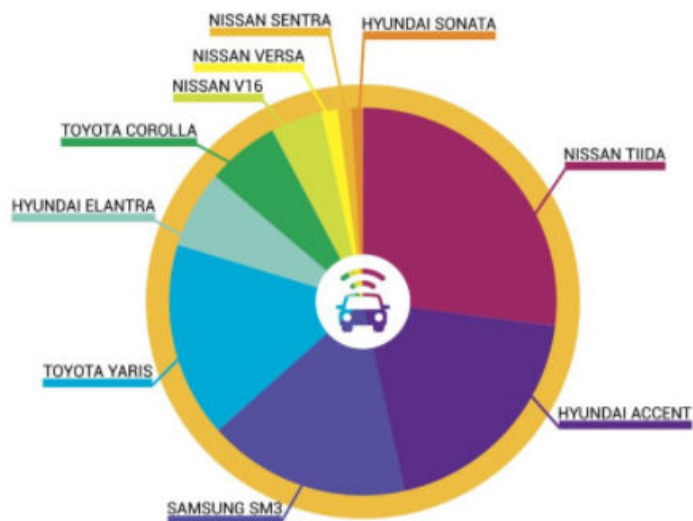
A continuación, viene el **Hyundai Accent** con 2.548 autos, seguido por el **Toyota Yaris** con 2.122.

En el cuarto lugar se situó el **Hyundai Elantra** con 838 unidades; y en sexto, el **Toyota Corolla** con 789 vehículos.

El Nissan V16, en este ranking, apareció recién en séptimo lugar con 563 autos. Durante muchos años fue reconocido como el “clásico” taxi que circulaba por las calles de Chile.

“Sus dueños lo han ido cambiando porque se dejó de producir y se ha querido contar con vehículos cómodos, que tengan pocos años de uso”, explicó Manuel Parraguez, gerente general de Easy Taxi.

Junto al V16, los últimos lugares de modelos utilizados como taxis los ocuparon el **Nissan Versa**(172), **Nissan Sentra** (145) y **Hyundai Sonata** (128).



NISSAN TIIDA: 3515
HYUNDAI ACCENT: 2548
SAMSUNG SM3: 2197
TOYOTA YARIS: 2122
HYUNDAI ELANTRA: 838
TOYOTA COROLLA: 789
NISSAN V16: 563
NISSAN VERSA: 172
NISSAN SENTRA: 145
HYUNDAI SONATA: 128

Fuente:  **EASY**
taxi

Anexo N° 3: Permisos de taxi básico Santiago

Búsqueda de derechos de taxi básico en el portal El Rastro

<http://www.elrastro.cl/buscador/vendo-derecho-de-taxi-basico.html>

Los avisos de julio y agosto de 2017 para derechos en la Región Metropolitana, sin vehículo, fueron los siguientes:

Taxis, Región Metropolitana	27 Ago 19:18
Derecho De Taxi \$8300000	
\$8.300.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10223264-derecho-de-taxi-8300000.html	
Taxis, Región Metropolitana	14 Ago 09:36
Derecho De Taxi	
\$7.500.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10196044-derecho-de-taxi.html	
Taxis, Región Metropolitana	28 Jul 16:50
Derecho Taxi Básico Vigente Al Dia	
\$7.500.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10162423-derecho-taxi-basico-vigente-al-dia.html	
Taxis, Región Metropolitana	22 Jul 16:43
Derecho De Taxi Basico	
\$8.000.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10149208-derecho-de-taxi-basico.html	
Taxis, Región Metropolitana	15 Jul 19:32
Derecho De Taxi Basico Vigente	
\$6.800.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10135656-derecho-de-taxi-basico-vigente.html	
Taxis, Región Metropolitana	03 Jul 11:49
Derecho Taxi Básico	
\$8.500.000	
http://www.elrastro.cl/aviso_10108834-derecho-taxi-basico.html	

El valor promedio de los 6 derechos ofrecidos es de \$7,77 millones, lo que coincide casi exactamente con la mediana de \$ 7,75 millones. El coeficiente de variación (desviación estándar dividida por promedio) es de 0,08.

Cabe señalar que se presentan los precios que piden los vendedores, sin que se conozca el precio final de transacción.