



INFORME ASESORÍA

Mes de Enero

Descripción breve:

Ley para la regulación de las aplicaciones tecnológicas dedicadas al traslado de pasajeros.

Juan de Dios Parra Sepúlveda
Asesor

Contenido

Introducción	2
Historia de Uber	3
Condiciones para manejar los diversos vehículos Taxi, Uber, Cabify	4
El conductor	4
Aplicaciones.....	4
El vehículo	6
Precios	7
Las resoluciones sobre Uber	7
El problema de Uber	8
Ley de Congelamiento.....	9
Aplicaciones tecnológicas destinadas al traslado de pasajeros.....	10
Análisis de la evolución de Chile y transporte de pasajeros	12
Conclusiones	15
Bibliografía	17
Anexo. Tablas	18
Población en Chile	18
Total de vehículos motorizados en Chile	18
Parque de taxis en Chile	18
Taxis.....	19

Introducción

Desde hace más de un año que se tramita en Chile una ley para regular las aplicaciones tecnológicas dedicadas al traslado de pasajeros. Eso está propiciado principalmente porque se acusa a estas aplicaciones de competencia desleal.

Hay diferentes aplicaciones dedicadas a dar este servicio. En Chile Uber y Cabify (que operan con vehículos que no son taxis) y Safertaxi y Easy Taxi (que operan principalmente con taxis) son las más conocidas y usadas.

Estas aplicaciones han tenido una gran expansión y están implantadas en la mayoría de grandes y medianas ciudades del mundo. Por ejemplo Uber está en más de 632 ciudades. En cada una de estas ciudades estas compañías operan de forma similar y tienen fijadas sus tarifas dependiendo de la competencia con que se encuentran.

Las tarifas de estos vehículos de traslado de pasajeros son muy variadas y se adaptan a los clientes de diferentes ciudades.

Tabla comparativa de tarifas en Uber (precios aproximados expresados en Dólares)				
	Tarifa mínima	Bajada de bandera	Cargo por minuto	Cargo por km
Nueva York	8	3	0.4	3.46
Miami	4.7	1	0.16	1.53
Londres	7.6	3.8	0.22	3.057
Ciudad de México	2.4	0.4	0.1	0.2
Bogotá	1.5	0.7	0.04	0.18
Santiago	2.3	1.15	0.17	0.43

Instituciones como el tribunal europeo, los tribunales estadounidenses y de otras partes del mundo ya se han pronunciado respecto al tema en diferente sentido. Este tipo de aplicaciones ha provocado un cambio en la industria de transporte de pasajeros y es por ello que deben ser reguladas o tenidas en cuenta.

Igual como en otros países, en Chile, los taxis de techo amarillo se convirtieron en un monopolio en el cual el estado no ha intervenido. Estas aplicaciones podrían transformarse en otro monopolio que tenderían a seguir los mismos pasos que el monopolio anterior, por ello se está tramitando esta nueva ley.

Historia de Uber

Travis Kalanick, (director ejecutivo de la compañía y uno de sus fundadores), explica que Uber surgió en París. Debido a una intensa nevada, los taxis de la ciudad no podían operar con normalidad y Kalanick se preguntó por qué no lo hacían cuando otros coches estaban circulando. Al principio, en Uber, usaron vehículos de alta gama con conductor. Este sistema disponía de ventajas como poder pedir un taxi sin salir a la calle o pagar sin utilizar dinero en efectivo. Poco a poco fue adaptando su gama de vehículos a todo tipo de pasajeros. En 2010 (en Nueva York) empezaron las primeras pruebas con tres vehículos. En Estados Unidos se permite este modelo de negocio y por ello no tuvo problemas en su introducción.

En 2011 Uber empezó su internacionalización. La firma empezó a tener problemas dado que en muchos países no le es permitido establecerse legalmente. Las legislaciones de la mayoría de países son proteccionistas, es decir, el Servicio Público es controlado por la administración. Tanto los operadores como el número de vehículos son controlados por la administración. En muchos países hay una ratio entre taxis y número de vehículos (por ejemplo en España de 1/30 (un taxi cada 30 vehículos). De este modo se controla el número de taxis.

En 2013 Google Venture inyectó 258 millones de dólares y crearon “Uber Pop” un servicio que dice ser consumo colaborativo. Explica Uber que intenta reducir la contaminación y el exceso vehicular. Argumentando que es más económico que el taxi y que son acciones enfocadas al mejoramiento de la movilidad.

Uber se escuda en no ser un prestador de servicios de taxi, esta empresa, supuestamente sólo es de consumo colaborativo. De todas maneras contrata o acepta a socios conductores que pagan a la compañía por hacer sus trayectos.

Condiciones para manejar los diversos vehículos Taxi, Uber, Cabify

El conductor

Los conductores de Taxis básicos, de los vehículos Cabify o Uber tienen diferentes requerimientos para ser manejados:

	Cabify	Uber	Taxi
Método de inscripción	En línea y presencial (todo postulante debe pasar al menos 1 vez por oficina)	En línea	Compra de vehículo con cupo de taxi y traspaso vía Registro Civil
Edad mínima	21 años (al menos 3 años manejando)	21 años	20 años (para optar a licencia Clase A)
Licencia de conducir	Clase A (válido en categoría "Lite") o B	Clase A o B	Clase A (1 a 3)
Cédula de identidad	Sí	No	Sí
Hoja de vida	Sí	No	No
Certificado de antecedentes	Sí	Sí	Sí
Certificado de Inicio de	Sí	No	
Test Psicológico	Sí	No	No
Capacitación	Sí	No	No

Fuente <http://www.emol.com/noticias/Economia/2017/07/26/868322/Que-se-necesita-para-ser-chofer-de-Cabify-Uber-y-de-un-taxi.html>

En cuanto al tipo de licencia de manejar, los taxis son más escrupulosos, ya que aceptan sólo conductores de clase A (que es la clases adecuada para manejar taxis). En cuanto a la edad, Cabify sería más exigente. Además, en el caso de Cabify, el proceso es más exhaustivo en comparación con los otros dos sistemas ya que incluye tests psicológicos y capacitación para conductores de la empresa. Además, en el proceso de Cabify sí piden la hoja de vida del conductor y el certificado de inicio de actividades. Más de 25.000 conductores no fueron aceptados al servicio de Cabify dados sus resultados en las pruebas y según su gerente general, Agustín Guilisasti, tienen una tasa de accidentalidad de 0,01.

Aplicaciones

Tanto Uber como Cabify tienen aplicaciones con las cuales funcionan. Si un conductor es mal evaluado es desvinculado como socio conductor. Los taxis, por otro lado no son valorados una vez empiezan a trabajar y es difícil que sean desvinculados.

Por ejemplo, la aplicación Uber cuenta con tres indicadores con los que mide la participación del Conductor:

Nota: Es aquella evaluación con la que califica el pasajero. La nota no puede ser inferior a un 4.7. En caso contrario el conductor es desvinculado (en Easy taxi, la nota corte era de 4,2 y la subieron a 4.5 recientemente, aunque los conductores sólo son dados de baja una semana si no obtienen buenos puntajes).

Tasa de Aceptación: Esto refleja la cantidad de solicitudes de viaje que el conductor deja pasar, es decir, los viajes que no son aceptados. El mínimo de aceptación de solicitudes es del 85%. (si el programa está apagado no hay solicitudes)

Tasa de cancelación: Este indicador muestra la cantidad de solicitudes que se aceptan y que luego el conductor rechaza. El máximo de cancelaciones es del 10%.

Desde Uber regulan la relación Uber-socio conductor para que no haya abusos y tengan deberes y beneficios al formar parte del negocio.

Es por ello que consideraríamos el sistema de selección de los taxis básicos como el peor, puesto que no existe.

	Cabify	Uber	Taxi
Sistema selección conductor	Mejor	Mediano	Peor

El vehículo

	Cabify	Uber	Taxi
Permiso de Circulación	Sí	Sí	Sí
Revisión Técnica	No	No	Sí
Padrón del vehículo	Sí	No	Sí
Permiso del MTT	Opcional	No	Transferencia debe ser validada en Secretaría Regional del MTT.
Antigüedad del auto	Según servicio: 2008 en adelante ("City") o 2012 en adelante ("Lite")	2007 en adelante.	Máximo 3 años de antigüedad al momento del registro
Requerimientos del auto	SOAP, 5 puertas, aire acondicionado, airbag, no Citycar.	4 puertas, aire acondicionado, doble airbag, patente blanca.	Full equipo (aire acondicionado, cierre centralizado, alzavidrios eléctricos en 4 puertas), que nunca haya sido taxi previamente, desde 1,6 cc.

Podemos observar que únicamente el taxi pide la revisión técnica, en cuanto al permiso del Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, en el taxi se pide y en el Cabify es opcional. En lo que se refiere a años de antigüedad, los taxis pueden tener hasta tres años de antigüedad al ser inscritos, y sería el requerimiento más exhaustivo, aunque con el tiempo, los taxis, pueden llegar a tener hasta 12 años de antigüedad, superando a los Uber en dos años y a los Cabify en tres.

En cuanto a las características técnicas el taxi pide que el vehículo tenga cierre centralizado, alzavidrios eléctricos y que sea de más de 1,6 cc (en taxi ejecutivo, en taxi básico pide 1,5cc). Así aunque algunos vehículos de Uber o Cabify son mejores, los taxis tienen más requerimientos de inicio (considerando las categorías mínimas).

	Cabify	Uber	Taxi
Sistema selección conductor	Mejor	Mediano	Peor
Vehículo	Mediano*1	Peor*1	Al empezar mejor, luego mediano

¹ Con la nueva ley las características de los vehículos que funcionan con la aplicaciones de transporte de pasajeros van a mejorar, también se pedirá el permiso del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Sin embargo no se piden las dos revisiones técnicas que sí se piden en los taxis.

Precios

Comparativa entre diferentes servicios de taxi

En CLP	Cabify Básico	Uber básico	Taxi	Easy Taxi
Tarifa base	1300	400	300	300
Por minuto	130	70	(600)	(600)
Por Km	600	200	600	600
Tarifa mínima	1300	1100	---	---
Por cancelación		1100	---	---
TOTAL		6.402		
		Con todo tipo de automóviles		

Mediante esta tabla podemos comprobar que Uber es el servicio más económico para el pasajero, mientras que Cabify sería el más caro.

	Cabify	Uber	Taxi
Sistema selección conductor	Mejor	Mediano	Peor
Vehículo	Mediano	Peor	Al empezar mejor, luego peor
Precio	Peor	Mejor ²	Medio

Las resoluciones sobre Uber

El tribunal europeo realizó en diciembre un comunicado respecto al negocio realizado por Uber y compañías similares. Afirmó que los servicios prestados por compañías como Uber están “vinculados intrínsecamente a un servicio de transporte”, lo que contradice sus “términos y condiciones”, donde esta firma señala a los usuarios que “no presta servicios de transportes”.

² Probablemente los precios van a ser más elevados debido al pago de impuestos.

En la mayoría de países de la unión europea Uber ya opera como servicio de transporte.

Actualmente, en la ley chilena se considera como una modalidad de transporte público.

En Chile la nueva ley presentada sólo aceptará las aplicaciones en que el pasajero indique en la aplicación el origen y el destino y en donde el auto no se detenga y siga la ruta establecida por la aplicación. Además, se creará un registro de las aplicaciones. Los automóviles que usen las aplicaciones deberán tener altos niveles de confort, y:

- Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio, contando con un mecanismo para determinar la tarifa.
- Permitir una evaluación del viaje en línea.
- Contar con tecnologías de geolocalización.
- Los conductores deberán tener Licencia A1 (anterior a 1998) o profesional A1, A2 o A3.
- No registrar anotaciones en los antecedentes de fines especiales

Los encargados de verificar serán las plataformas que dan servicio. Estas plataformas deberán pagar un impuesto por externalidades que irán a parar a un fondo de Innovación del transporte remunerado. Éste fondo deberá servir para:

1. Renovar vehículos que presten servicios de transporte de taxis por otros que incorporen tecnologías más eficientes y mejoras en seguridad.
2. Incorporar tecnologías en los taxis que permitan un uso más eficiente del espacio vial y mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad.
3. Retribuir la adquisición de inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, cuando corresponda.

Esta ley subvencionará a los taxis que actualmente circulan, ya que se sienten perjudicados con la situación actual.

El problema de Uber

Las quejas de los taxistas son debidas a que opinan que Uber realiza una competencia desleal. Ellos tienen obligaciones fiscales, cotizaciones y seguros a pagar. Además creen que deben amortizar sus costosas patentes para el manejo de los mismos.

El gasto en un taxi constaría de la Bencina, de seguro obligatorio, revisión técnica (que se hace en taxis dos veces al año) y el vehículo.

Lo que debe mensualmente:

- Pago Provisional Mensual (PPM), equivalente al 0,3% sobre el avalúo fiscal del taxi.
- Pagar el Impuesto de Primera Categoría con tasa de 22,5% sobre la Renta Presunta (que es el avalúo fiscal del taxi y descontarle el 30%. Al valor determinado se le debe aplicar el 10%).
- Renta Presunta del Impuesto Global Complementario, mediante el Formulario 22.

Los vehículos Uber y Cabify no tendrían que pagar la patente ni tampoco los impuestos por traslados de pasajeros.

En resultado, según la Confenatach, un taxista ganaría diariamente (trabajando 12 horas al día) un total de entre 20.000 y 25.000 pesos diarios netos. Todo ello según la Conatach, daría una renta presunta en base a \$ 450 mil pesos mensuales.

Ley de Congelamiento

La ley de congelamiento corre desde 1998, en el periodo de Eduardo Frei, y desde ahí se ha ido renovando, salvo el 2010 (y con vigencia hasta 2015), que además dotó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con la facultad de entregar nuevos cupos de taxis cuando se acreditara técnicamente la existencia de una demanda de transporte insatisfecha.

Es por ello que, luego de mucho tiempo y para sorpresa de muchos, se abrió un público concurso (en 2014) para obtención de nuevos permisos, con la idea de volver a completar los 25.000 taxis que transitarán en Santiago, tras de la merma que va generando el paso del tiempo.

Sin embargo, Alonso Puebla, secretario de la Confederación Nacional de Taxis de Chile (CONFENATACH), opinaba: “deberíamos ser 20.000. De hecho, Germán Correa en su tiempo pensaba que debíamos ser 17.000, aun con la ampliación y crecimiento de Santiago”.

Además los taxistas ven problemas en que el cupo no sea heredable, siendo la única manera de trasladable como posesión efectiva de matrimonio. Piensan que ellos que el permiso de taxi ha aumentado por esos motivos.

Alonso Puebla comentaba en el año 2014 sobre:

la imposibilidad de ingresar al parque han hecho que un cupo se transe por entre 8 y 10 millones de pesos, más caro incluso que el mismo automóvil” (en 2006 el cupo se conseguía por 3 millones). Lo que a simple vista parece una gran cifra, en la CONFENATACH creen que el valor que ha adquirido el permiso es un precio justo. “Es el único bien de nosotros, como patrimonio. Es como un seguro por los años de servicio”, reconocen. (Un aumento del 233% en once años).

Sin embargo, los permisos de taxi se han prestado, para negocio. Algunas automotoras, según reconocen en la misma Confederación, compran a precios bajos los permisos a personas urgidas de dinero y, luego, revenden a precios por sobre el mercado (más de 11 millones). Una de las casas automotrices de Santiago que vende el combo completo (Taxi más permiso), es Toledo Hermanos, por ejemplo.

“La mayor parte de los taxistas no son dueños de los taxis y pagan un arriendo. Un arriendo cuesta \$90 mil semanales y los taxistas ganan alrededor de \$ 64.000 diarios y deben costear alrededor de \$ 20.000 por día en bencina”.

De este modo, contar con un cupo valdría 18 millones. Diez por el cupo y ocho por el auto.

Incluso hay personas que trabajan en el taxi sin permiso , la ley 20.728 intenta sanar ese mal.

Aplicaciones tecnológicas destinadas al traslado de pasajeros.

Hay diferentes aplicaciones dedicadas al traslado de pasajeros. Algunas de ellas son operadas únicamente por taxis (como Easy Taxi o Safer Taxi). Estas son aplicaciones para taxistas que funcionan de manera similar a Uber o Cabify con la particularidad que están orientadas únicamente a taxis.

	EasyTaxi	SaferTaxi	Uber	Cabify
Vehículos usados	Taxis registrados	Taxis registrados	Particulares	Particulares
Zonas de cobertura	Santiago, Iquique, Antofagasta, Concepción	Santiago, Viña del Mar, La Serena	Región Metropolitana, Valparaíso, Biobío	Santiago, Viña del Mar, Valparaíso
Tipo de servicios	Taxi regular	Taxi regular	Uber X, Uber XL, Uber Black, Uber Bici Estacionales como Uber Ski	Group, City, Bike, Executive y Lite
Conductores activos	16.000	Sin información	13.800	No entrega información
Usuarios en Chile	Un millón registrados	Sin información	260.000 usuarios activos (un viaje últimos tres meses)	200.000
Medición de tarifa	Taxímetro	Taxímetro	Tarifa base (depende del servicio) más tiempo y distancia recorrida	Tarifa base más tiempo y distancia recorrida (dependen del servicio)
Cambios en el cobro	No hay	No hay	Precio aumenta cuando la demanda es mayor a la cantidad de autos en la calle	No hay
Medio de pago	Tarjeta de crédito,	Tarjeta de crédito,	Tarjeta de crédito	Tarjeta de crédito

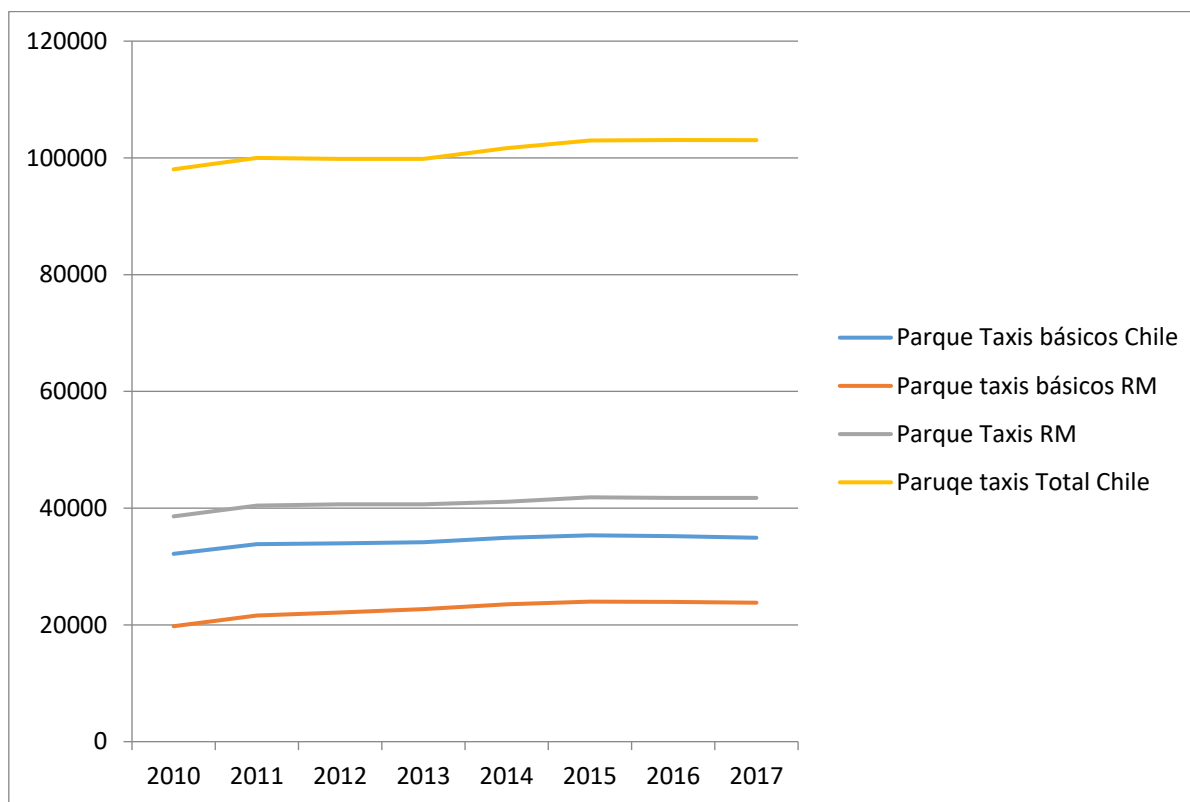
	efectivo	efectivo	(vía app), efectivo	
--	----------	----------	---------------------	--

Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Tecnologia/2016/07/21/813535/Las-caracteristicas-de-las-distintas-aplicaciones-para-transporte-disponibles-en-Chile.html>

Estas dos aplicaciones (Safer taxi y Easy Taxi) de traslado de pasajeros son usadas por los taxis y por ello, en principio, se ceñirían a la legalidad. Estos sistemas también poseen formas para resguardar a los pasajeros. A través de la nota que le asignan los usuarios a los conductores (por ejemplo Easy taxi pasó de usar 4,2 como nota de corte a 4,5) y bloqueó a algunos conductores de taxis que no utilizaban el taxímetro que usa el mismo programa. Cobraron con el taxímetro del auto (seguramente alterado). Lo cual fue sancionado por la empresa prestadora bloqueando al taxista de la aplicación durante una semana.

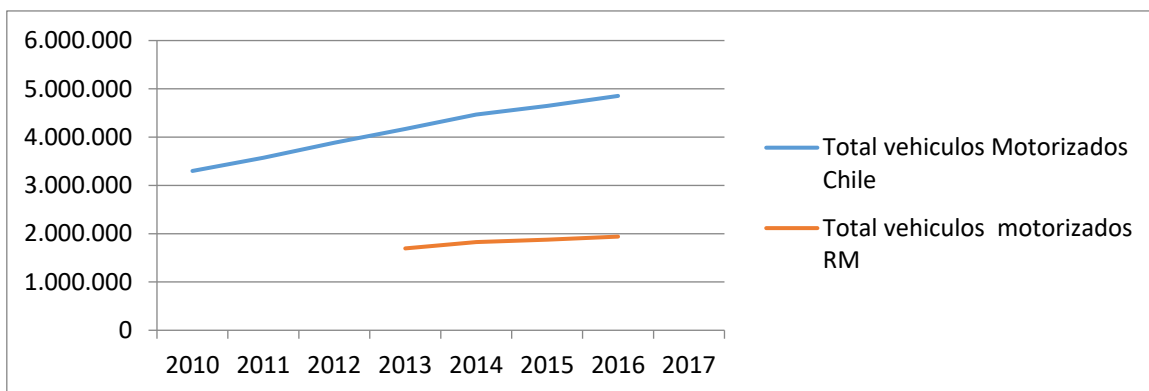
Análisis de la evolución de Chile y transporte de pasajeros

Los taxis en Chile han ido aumentando ligeramente desde 2010:

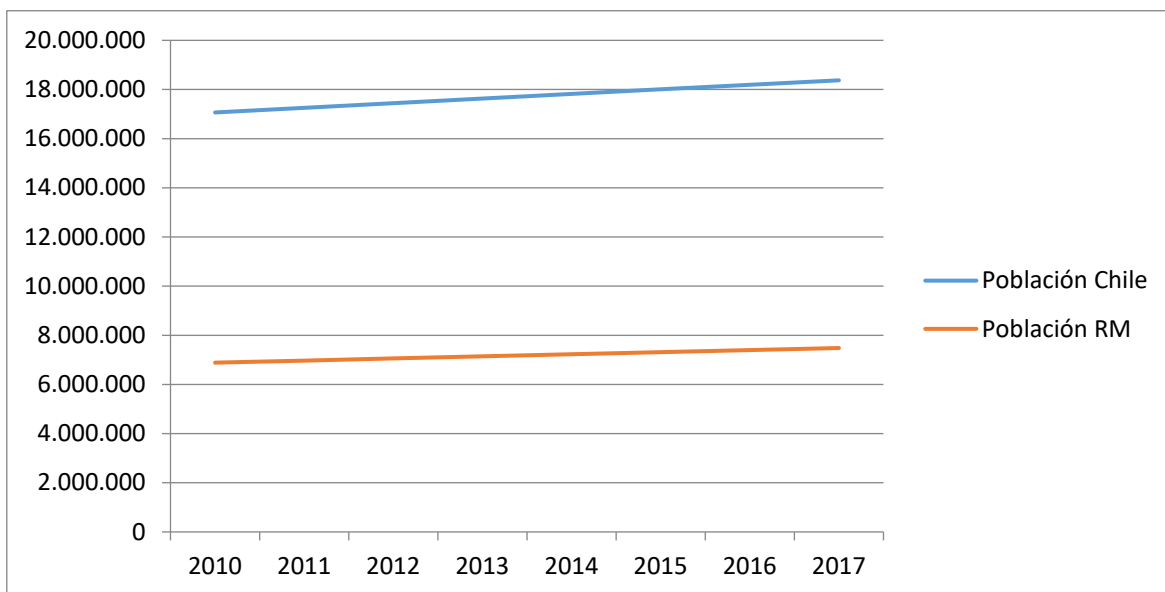


Los aumentos van desde el 5% del parque total de taxis en Chile, hasta el 20% de los taxis básicos de la Región Metropolitana, que pasaron de 19.776 a 23.812, lo que representa un 20.4% de aumento.

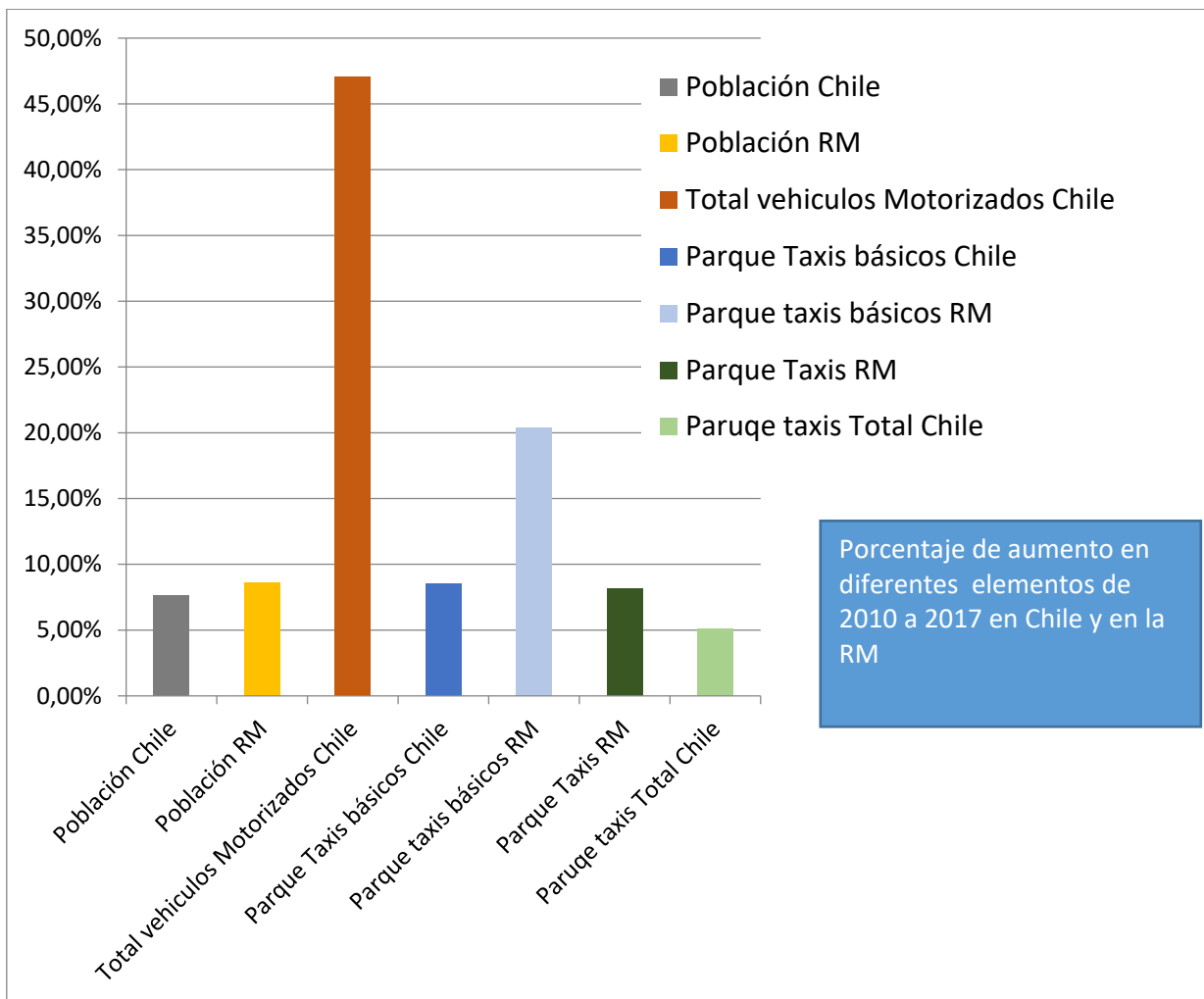
En esta tabla podemos observar la cantidad de vehículos motorizados en Chile y en la RM.



La cantidad de vehículos en Chile ha aumentado desde 2010 de 3 millones doscientos mil autos a cuatro millones ochocientos mil. Esa cifra representa un aumento del 47%.



La población en Chile, según indica el INE, desde el año 2010³ aumentó en 1 millón 307 mil personas. Esta cifra representa un un aumento de un 7,6 % de la población en Chile y de un 8,6 % en la Región Metropolitana.

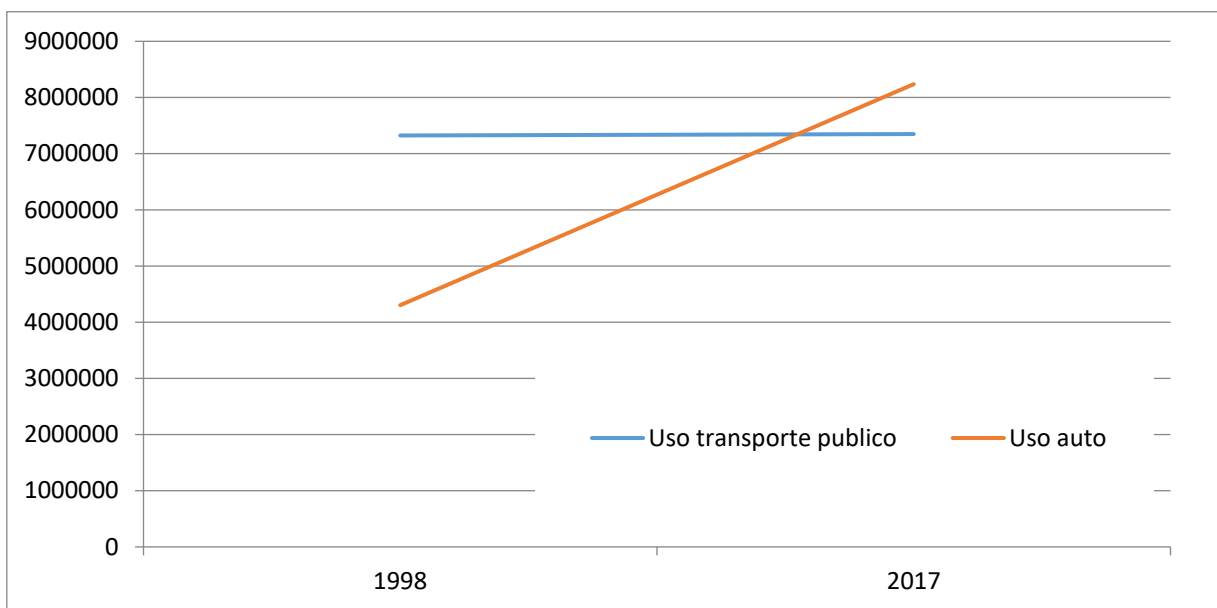


Vemos que, aunque no ha aumentado tanto la población, sí ha aumentado mucho la compra (y el uso de los vehículos motorizados). Los taxis también han aumentado (un 20% los básicos en RM), sin embargo, para llegar al aumento del 47% de los vehículos motorizados, se necesitaría entregar 5.259 nuevas licencias en la Región metropolitana y 12.380 licencias en el conjunto de Chile para poder mantener la proporción entre vehículos motorizados y taxis que había en 2010.

Según las encuestas Origen-Destino de Arica, Iquique, Antofagasta, Copiapó, La Serena-Coquimbo, Gran Valparaíso, Gran Santiago, Temuco, Valdivia y Osorno (las ciudades con

³ Los últimos tres años son estimaciones de la población en Chile del INE.

estudios comparados en los últimos ocho años), el transporte público (buses, trolebuses, metro, taxis y taxis colectivos) generó un promedio de 7.349.027 viajes laborales, pero el particular (autos) alcanzó 8.237.134. La relación, señala "El Mercurio", era diametralmente distinta en las encuestas aplicadas entre 1998 y 2002: el bus alcanzaba 7.323.804 desplazamientos, dos millones más que los 4.303.110 de los que entonces totalizaban los automóviles.



Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/02/17/845371/Autos-superan-al-transporte-publico-como-medio-de-movilizacion-en-10-grandes-ciudades.html>

Así, aunque el uso del vehículo privado ha aumentado, el uso del transporte público se mantiene a niveles similares que en el año 1998.

Conclusiones

En los siete años analizados ha habido un aumento de los vehículos motorizados, un aumento de población y de taxis. Sin embargo el aumento de taxis no ha satisfecho toda la demanda por motivos de diferente índole:

- Rapidez (falta de taxis)
- Inseguridad (fraude, raptos, abusos sexuales, estafas, etc.)
- Tarifas elevadas

Cabify o Uber han remplazado a los taxis tradicionales por taxis que se podrían considerar fuera de la ley. Los usuarios usan “los taxis fuera de ley” porque son más seguros, más económicos y mayor rapidez de servicio. Aunque la flota de taxis es mayor, el servicio de Uber rápidamente le ha hecho la competencia. En marzo de 2016 el número de conductores inscritos en Uber superó al número de taxistas. Cabe decir que los conductores de Uber pueden estar inscritos y no trabajar.

Por todo ello es que el problema con el transporte público en Chile no se puede enmarcar únicamente en una aplicación de internet (la cual la población está usando cada vez más).

La nueva ley mejora la calidad de las aplicaciones tecnológicas y les imponen unos aranceles que van destinados principalmente a la mejora de los taxis y las aplicaciones.

Sin embargo, en esta ley no se observa la mala calidad del servicio y de los conductores de los taxis. El estado debería administrar ese ámbito y no lo hace o no lo hace bien. Los conductores deberían ser seleccionados y sancionados o expulsados en caso de incumplimiento de algunos estándares de calidad.

Cabe decir además que el permiso de taxi no es un elemento pensado para que sea una propiedad y menos para especular, es por ello que se debería pagar un arriendo mensual para reducir el afán especulativo que actualmente tienen algunas empresas o federaciones del rubro. No se debería favorecer el monopolio del taxi con impuestos a los otros actores sin antes valorar y mejorar su servicio desvinculando a muchos de sus conductores.

Afortunadamente las aplicaciones tecnológicas dedicadas al transporte de pasajeros no serán prohibidas, ya que en caso de serlo, muchos de los usuarios que actualmente usan Uber o Cabify preferirán el auto propio para cuidarse de este servicio que debiera ser administrado y tutelado por el estado y sobre el cual no se ha legislado en este proyecto.

Bibliografía

<http://www.subtrans.gob.cl/estadisticas.html>

Estadísticas transporte subsecretaría de transportes. Consultado el 28 de diciembre de 2017.

<http://www.latercera.com/noticia/corte-la-ue-determina-uber-servicio-transporte/#>

La tercera, Consultado el 21 de diciembre de 2017

<http://www.bbc.com/mundo/noticias-42426007>

BBC Mundo. Consultado el 21 de diciembre de 2017

<http://www.elmostrador.cl/mercados/2014/04/10/la-polemica-en-torno-a-la-nueva-licitacion-para-entrar-al-jugoso-negocio-de-taxis-en-santiago/>

La polémica en torno a la nueva licitación para entrar al jugoso negocio de taxis en Santiago (2014). El mostrador. Consultado el 26 de diciembre de 2017

<http://www.sii.cl/renta/suplemento/2015/indice2015.htm>

SII. GUÍA TRIBUTARIA Y SUPLEMENTO DE RENTA 2015. Consultado el 30 de diciembre de 2017.

<https://www.infobae.com/america/tecnologia/2017/12/20/que-es-uber-la-justicia-europea-resuelve-el-enigma-mundial/>

Revés para Uber: el Tribunal de Justicia de la Unión Europea sentenció que es una empresa de transporte y se le puede exigir licencia. Consultado el 30 de diciembre de 2017.

Anexo. Tablas

Población en Chile

Población Chile	Población RM	
17.066.142	6.887.859	2010
17.255.527	6.971.899	2011
17.444.799	7.057.491	2012
17.631.579	7.142.893	2013
17.819.054	7.228.581	2014
18.006.407	7.314.176	2015
18.191.884	7.399.042	2016
18.373.917	7.482.635	2017

Total de vehículos motorizados en Chile

	Total vehículos Motorizados Chile	Total vehículos motorizados RM
2010	3.299.446	
2011	3.571.219	
2012	3.885.581	
2013	4.168.980	1.695.442
2014	4.468.450	1.828.033
2015	4.647.062	1.877.667
2016	4.853.413	1.939.751
2017		

Parque de taxis en Chile

	Parque Taxis básicos Chile	Parque taxis básicos RM	Parque Taxis RM	Parque taxis Total Chile
2010	32174	19776	38.593	98.045
2011	33829	21601	40444,0	99992,0
2012	33983	22.119	40.654	99.833
2013	34.166	22705	40650,0	99819,0
2014	34.936	23.526	41.082	101.671
2015	35.346	23.987	41.855	102.987
2016	35202	23.945	41.758	103.060
2017	34.916	23.812	41.741	103.037

Taxis

	Antigüedad Taxis Básicos Chile	Antigüedad Taxis básicos RM
2010	3,8	2,6
2011	4	3,1
2012	4,1	3,5
2013	4,1	3,9
2014	4,3	4,2
2015	4,7	4,6
2016	4,9	4,8
2017	5,2	5,1