

Resumen

En este artículo se analiza la cuota de conductores en España, en la última década, a partir de la información disponible en la DGT (Dirección General de Tráfico) y el INE (Instituto Nacional de Estadística), distinguiendo grupos de población en función de la edad, género y tipo de carnet. El análisis evidencia que la cuota media de conductores ha crecido y también la de los conductores que poseen carnet de coche y de moto. En los jóvenes de 18 a 20 años se estima una cuota muy baja (40 por 100 en hombres; 32,2 por 100 en mujeres) que crece mucho en la siguiente cohorte y llega, por ejemplo, en los hombres mayores de 30 años a superar el 80 por 100. Existe un diferencial de género que presenta forma de «J» en función de la edad: moderado entre los más jóvenes (7,8 puntos porcentuales entre 18 y 20 años), bajo en los adultos de 25 a 49 años y muy alto en el resto (45 puntos porcentuales de 60 a 69 años).

Palabras clave: carnet de conducir, uso del vehículo, moto, movilidad, género, edad.

Abstract

This article analyses the share of drivers in Spain over the last decade based on information available from the DGT (Dirección General de Tráfico) and the INE (Instituto Nacional de Estadística). Population groups are distinguished according to age cohorts, gender and type of licence. The analysis shows that the average share of drivers has increased, as has the share of drivers with car and motorbike licences. A very low share is estimated for the youngest people aged 18 to 20 (40.0 por 100 for men and 32.2 por 100 for women), but it rises quickly in the next cohort (e.g., in men over 30 it exceeds 80 por 100). There is a J-shaped gender differential according to age: moderate among the youngest (7.8 percentage points between 18 and 20), low among adults aged 25 to 49 and very high among the rest (45 percentage points from 60 to 69).

Keywords: driving licence, vehicle use, motorbike, mobility, gender, age.

JEL classification: J11, J16, R11, R41.

POSESIÓN DEL CARNET DE CONDUCIR: FALACIAS Y REALIDADES

María J. MORAL (*)

UNED y FUNCAS

I. INTRODUCCIÓN

EXISTE una idea generalizada de que cada vez hay menos conductores, y la razón fundamental que se esgrime es la presencia de nuevos modelos de movilidad compartida. Sin embargo, existen pocos estudios rigurosos en España que demuestren este fenómeno. Este artículo pretende aportar información provechosa sobre esta cuestión.

En los países donde se cuenta con estadísticas oficiales sobre las características sociodemográficas de los conductores se ha analizado esta cuestión y la conclusión principal a la que se llega es que donde está disminuyendo el censo de conductores lo está haciendo de forma muy lenta. Esto se debe a que son solo los jóvenes quienes están disminuyendo su preferencia por el carnet de conducir. Además, en las últimas investigaciones realizadas que abarcan períodos más amplios y comparan cohortes de edad en décadas diferentes ponen de manifiesto que lo que ocurre es que los jóvenes están retrasando el momento de sacarse el carnet de conducir, pero no existe un rechazo total a tenerlo en algún momento más tardío.

En este artículo se analiza el censo de conductores en España durante la última década a partir de la información disponible en la DGT (Dirección General de

Tráfico). Los datos son agregados, pero permiten analizar la evolución en función del género, la edad y el tipo de carnet. Por tanto, el objetivo aquí se centra en examinar si se han producido cambios de comportamiento en cuanto a sacarse (y renovar) el carnet de conducir y, en caso de detectar alguno, constatar si está relacionado con la implantación de las nuevas formas de movilidad. De hecho, algunas de las nuevas formas de movilidad requieren tener el carnet de conducir como, por ejemplo, el *carsharing*.

Al no contar con microdatos sobre los conductores en España, no es posible identificar relaciones causales que expliquen las preferencias de los conductores frente a aquellos que deciden no tener el carnet de conducir. El interés del artículo se basa en un análisis descriptivo, en profundidad, de la probabilidad de poseer el carnet de coche en la última década cuando se ha vivido un ciclo económico completo y se han desarrollado formas de movilidad alternativas al vehículo privado. Por ello, los resultados obtenidos aportarán guías útiles para el diseño de medidas encaminadas a mejorar la movilidad de las personas de una forma más sostenible y más integradora desde el punto de vista intergeneracional y de género.

El primer resultado que se adelanta aquí es que, durante la

última década, la cuota media de conductores ha crecido. Por tanto, afirmar que el censo de conductores está disminuyendo es una falacia. Todavía no se ha llegado al techo de conductores, por lo que los cambios en la movilidad motorizada, hasta el momento y en términos medios para la población mayor de 18 años, no parecen que sean disruptivos. Si bien hay un segundo resultado que apunta cierto dinamismo en las preferencias de los ciudadanos respecto a la movilidad. Se trata de que cada vez hay más conductores con carnet de conducir coche y también de moto.

El artículo se organiza de la siguiente manera. En la sección segunda se presenta un breve panorama sobre los estudios realizados en países industrializados sobre la tenencia del carnet de conducir. En la tercera sección se examina la evolución temporal del censo de conductores en España. En las secciones cuarta y quinta se analiza el comportamiento de la tenencia del carnet de conducir en función de la cohorte de edad y de género, respectivamente. En la sección sexta se estiman los efectos del ciclo, edad y género condicionados a que se controlan simultáneamente los tres impactos. Finalmente, la séptima sección resume las principales conclusiones.

II. TENDENCIA INTERNACIONAL DE LA POSESIÓN DE PERMISOS DE CONDUCIR

Desde comienzos de siglo se ha encontrado evidencia en algunos países desarrollados de un estancamiento en el uso del vehículo privado que, en ocasiones, ha llegado a ser una disminución. Este fenómeno es lo que se ha denominado el *peak car* y ha

suscitado bastante investigación para dilucidar qué razones están detrás de la consecución del umbral de saturación en el uso del vehículo privado (Goodwin y Van Dender, 2013; Metz, 2013 o Focas y Christidis, 2017).

Las causas identificadas se agrupan en dos grandes categorías. En un primer bloque se incluyen las *causas económicas* que implican que, llegados a un determinado umbral (1), una disminución de la renta disponible o un aumento en el coste de uso del vehículo provocaría una disminución en la preferencia por el automóvil. En algunos países industrializados esto ocurrió con la crisis de 2008: las matriculaciones se hundieron y también se redujo el uso del vehículo privado (bien porque disminuyeron los trayectos, bien porque se sustituyó por transporte público). Sin embargo, es sabido que los precedentes económicos son «cíclicos» y difícilmente pueden explicar la saturación definitiva del uso del vehículo. Es decir, ante mejores condiciones económicas es posible que las familias vuelvan a intensificar el uso del vehículo. Por tanto, las causas económicas no contribuyen, por sí solas, a explicar la permanencia del *peak car* (Bastian, Borjesson y Eliasson, 2016; Wadud y Baierl, 2017).

El segundo bloque de determinantes incluye los cambios de hábitos, así como de preferencias en los ciudadanos. Estas causas sí pueden justificar la existencia de un fenómeno de saturación permanente (De Vosa y Alemib, 2020). En este sentido, una mayor proporción de población viviendo en núcleos urbanos, con un buen transporte público, contribuye a hacer menos necesario el vehículo. Otro cam-

bio relevante puede ser que los ciudadanos comienzan a estar más concienciados por el cambio climático y conocen el impacto del transporte sobre el medio ambiente, aunque no está claro que este sentimiento se traslade hacia un menor uso del vehículo privado. En cualquier caso, la hipótesis con la que se trabaja es que estas transformaciones están más extendidas entre los jóvenes (Line, Chatterjee y Lyons, 2010; y Clark, Chatterjee y Melia, 2016).

Un elemento crucial para entender el uso del automóvil es la tenencia del permiso de conducir un coche, cuestión sobre la que también se encuentran artículos en la literatura especializada. La aproximación metodológica y los resultados de estas investigaciones dependen crucialmente de los datos disponibles. Por una parte, están los estudios que emplean encuestas oficiales representativas de la movilidad de un país (región) con microdatos de individuos sobre sus rasgos socioeconómicos y hábitos de movilidad (si tienen carnet de conducir, qué modo de transporte utilizan, etc.). Así, a través de las preferencias reveladas, se identifican los condicionantes que llevan a sacarse el carnet de conducir en el país o región analizada. Por otra parte, están las investigaciones que utilizan cuestionarios específicos sobre los motivos de los individuos para sacarse (o no) el carnet de conducir; es decir, el estudio se realiza a partir de las preferencias declaradas. La desventaja de este tipo de encuestas es que sus resultados están sesgados a la muestra y no se deben dar conclusiones generales. Por ejemplo, si se emplea información sobre universitarios ya se está sesgando hacia una población con ren-

tas más altas que pueden costear estudios superiores. Por ello, los resultados no se deben interpretar como pautas generales para todo el país (región).

Recientemente, Wu, Le Vineb y Sivakumarb (2021) ofrecen una excelente revisión de las investigaciones que han estudiado los determinantes de la posesión del carnet de conducir en países industrializados. A continuación, se comentan los artículos más recientes y alguno más antiguo por su relevancia.

El panorama de Delbosc y Currie (2013) aglutinan en seis categorías los condicionantes de la tenencia del permiso de conducir: i) el *modo de vida* –fundamentalmente de los jóvenes– asociado con más años estudiando, incorporación más tardía al mercado laboral y retraso en abandonar el hogar de los padres; ii) la *asequibilidad* asociada tanto al coste de adquirir el permiso de conducir como al mantenimiento posterior del vehículo privado; iii) el *lugar de residencia* que mayoritariamente tiende a ser en núcleos urbanos con posibilidad de transporte público alternativo; iv) la *normativa* para obtener el permiso de conducir; v) las *actitudes de los ciudadanos*, entre las que comienza a existir sentimientos encontrados cuando, por ejemplo, se contraponen una mayor conciencia por el cambio climático frente al símbolo de estatus que supone la posesión del automóvil; y vi) la *digitalización de la vida social* (compras *online*, teletrabajo...) que disminuye la necesidad de movilidad. Estos autores, además, recopilan las tendencias mostradas en otros trabajos para 14 países desarrollados entre 1983 y 2010 (dependiendo del país). Sus resultados indican

que en nueve países (Australia, Estados Unidos, Canadá, Japón, Noruega, Suecia, Gran Bretaña, Alemania y Francia) existió una reducción del 1 por 100 anual; aunque en los otros cinco países (España, Finlandia, Israel, Holanda y Suiza) registraron un aumento en la tenencia de permisos de conducir. En concreto, para España, siguiendo a Sivak y Schoettle (2012), observan que la cuota subió bastante en los más jóvenes entre 18 y 24 años, ya que se pasó de un 37 por 100 en 1999 a un 50 por 100 en 2009; mientras que el crecimiento fue leve en los jóvenes entre 25 y 29 pues pasó del 74 por 100 al 75 por 100. Por su parte, Kuhnimhof *et al.* (2012) ofrecen un análisis más homogéneo al comparar muestras procedentes de *Encuestas nacionales de viajes* para Estados Unidos, Japón, Gran Bretaña, Francia, Noruega y Alemania entre 1980 y 2010. Estos autores aprecian que en Francia y Alemania se mantiene la cuota de conductores, si bien retrocede en el resto.

Hjorthol (2016) analiza el comportamiento de los jóvenes (18-24 años) noruegos desde 1985 a 2009 a partir de la *Encuesta nacional de viajes*, comprobando que la tenencia del carnet de conducir disminuyó hasta finales del siglo pasado y desde entonces se ha estancado. Este autor identifica tres causas fundamentales que explican la disminución en la tenencia del carnet en los jóvenes: la mayor proporción que vive en grandes ciudades, que estudia durante más tiempo y que vive más tiempo en el hogar paterno. Similares resultados obtiene Rérat (2021) comparando los datos de las *Encuestas de movilidad y transporte* de Suiza en 2015 y 2000.

Habib (2018) analiza las respuestas de 15.226 universitarios de Toronto (Canadá) e identifica como motivos más influyentes para retrasar la obtención del carnet de conducir vivir con los padres y la accesibilidad al transporte público. Thigpen y Handy (2018) emplean las respuestas de 1.586 estudiantes y personal de la Universidad de California en Davis con edades entre los 18 y los 76 años; y concluyen que los principales condicionantes del retraso en la obtención del carnet entre los jóvenes son el tipo de trayectos realizados y vivir con los padres. Luego ambos trabajos aportan resultados muy similares.

Bayart *et al.* (2020) analizan una muestra representativa de jóvenes entre 18 y 34 años residentes en la ciudad de Lyon (Francia) y, en media, cuentan con 3.934 individuos en 1995, 2006 y 2015. También corroboran que los jóvenes se sacan menos el carnet de conducir por sus nuevos hábitos de residencia (vivir en mayor proporción en el centro de las ciudades y seguir viviendo con los padres). Además, aportan un resultado interesante respecto de las restricciones económicas, ya que identifican que son determinantes para explicar el uso del vehículo privado, pero no tanto para la decisión de sacarse el carnet de conducir. Otro resultado novedoso se aporta en Hopkins, García-Bengoechea y Mandic (2021) donde, a partir de una muestra de 1.240 estudiantes en Dunedin (Nueva Zelanda), comprueban que la gran mayoría están preocupados por el medio ambiente; sin embargo, no tienen intención de dejar de utilizar el vehículo privado.

Este repaso de la literatura pone de manifiesto que el estu-

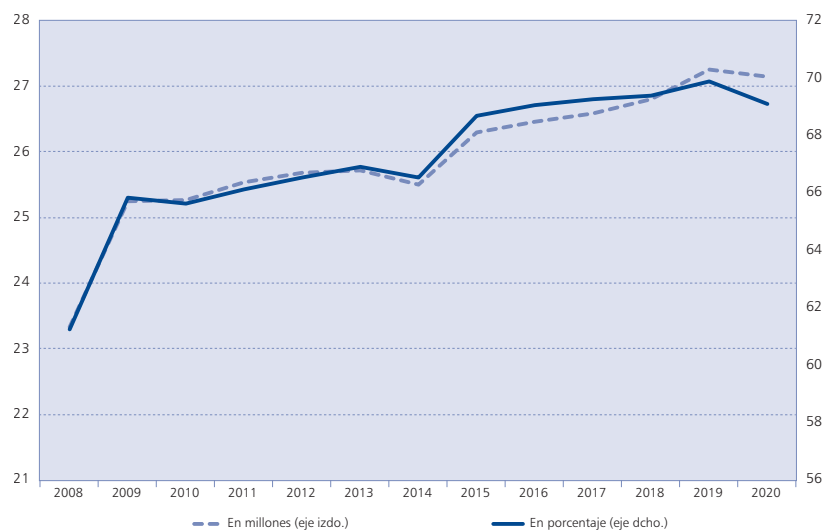
dio de la posesión del permiso de conducir es una cuestión empírica que varía de unos países a otros, pero en líneas generales, los determinantes son comunes. La evidencia avala que los jóvenes están retrasando sacarse el carnet de conducir porque su «ciclo vital» también está cambiando: tardan más en tener un contrato laboral estable (tanto por las condiciones de trabajo como porque estudian durante más tiempo) y en formar una familia. Sin embargo, no se trata de un rechazo permanente a poder conducir. Puesto que los jóvenes cabeza de familia y/o con una situación económica estable presentan un comportamiento similar al observado en las mismas cohortes de edad hace un par de décadas (Delbosc, 2017).

III. EL PERMISO DE CONDUCIR EN ESPAÑA

En esta sección se estudia la propensión a conducir de la población residente en España en la última década. Para ello, se emplea el censo de conductores (2) disponible en la Dirección General de Tráfico (DGT) y la población que ofrece el Instituto Nacional de Estadística (INE). Una cuestión no trivial es tener en cuenta que un conductor puede poseer varios tipos de carnet. Por tanto, se deben considerar todos los conductores que poseen, al menos, el carnet de conducir tipo B (3).

El gráfico 1 muestra la evolución del censo de conductores con carnet tipo B entre 2008 y 2020, tanto en millones de personas como en porcentaje sobre la población mayor de 18 años (4). En primer lugar, existe una elevada correlación entre la evolución en términos absolutos y relativos indicativa de una tran-

GRÁFICO 1
CENSO DE CONDUCTORES CON CARNET TIPO B



Fuente: Elaboración propia a partir de la DGT y el INE.

sición demográfica uniforme. En segundo lugar, destaca un intenso incremento registrado en 2009 lo que resulta paradójico teniendo en cuenta que se inició una fuerte recesión económica. La razón que explica este aumento es un cambio de normativa y no un cambio de preferencias en la población. Antes de 2009, el carnet tipo B tenía validez de diez años hasta los 45 años, luego cinco años hasta los 70 y a partir de esa edad cada dos años; pero desde 2009, la validez de diez años se extendió hasta los 65 años y a partir de esa edad, la renovación es cada cinco años. De manera que, para evitar que el cambio en la normativa afecte al análisis, en el resto del artículo se examinará la cuota de conductores en el período 2010-2020.

Centrando el comentario en la última década, se comprueba que la cuota de conductores en España ha aumentado, incluso

durante la recesión económica. De 2015 a 2019, con el crecimiento general de la economía española, el aumento de la tasa de conductores se intensifica alcanzando el 69,9 por 100 de la población. En 2020, la situación de pandemia provoca una leve caída hasta el 69,1 por 100 de comienzos de década. Es importante poner en valor estas cifras, ya que se calculan sobre el censo total de conductores y no sobre una muestra. Por ejemplo, en 2014 se realizó una encuesta a 1.000 ciudadanos en España dentro de un proyecto europeo (véase Fiorello y Zani, 2015) y la cuota de conductores obtenida ascendía al 87 por 100 (veinte puntos porcentuales más que la real!), lo que muestra los sesgos que pueden presentar las encuestas.

El crecimiento de la cuota media de conductores detectado va en la línea de los resultados

obtenidos en Laborda y Moral (2017) sobre la posesión del vehículo privado en España entre 2009 y 2015. A partir de los microdatos de la *Encuesta de condiciones de vida* que elabora el INE (con representatividad a nivel nacional), estos autores verifican que el porcentaje de hogares que poseen, al menos, un turismo creció ligeramente pasando del 75 por 100 al 76,1 por 100, incluso en un período de recesión (5).

En consecuencia, en España no parece que se haya alcanzado el punto de saturación en la preferencia por conducir un coche. En realidad, este resultado es coherente teniendo en cuenta que la cuota media del 67,9 por 100 en esta década es más baja que la existente en los países que han empezado a reducir dicha cuota. Por ejemplo, en Gran Bretaña que desde comienzos de siglo está disminuyendo esta variable todavía entre 2015 y 2019 el 74 por 100 de la población tenía el carnet de conducir (6).

1. Los conductores prefieren más opciones de movilidad

El aumento de la preferencia por conducir un automóvil puede ser compatible con el desarrollo de formas de movilidad alternativas al coche. Para comprobar si los nuevos modelos de movilidad están influyendo se evalúa si los conductores están sacándose otros permisos de conducir, además del permiso de coche. A este respecto, se debe recordar que, desde 2004, en España con un carnet tipo B con tres años de antigüedad se permite llevar una moto de hasta 125 cc de cilindrada.

El gráfico 2 representa la distribución de la tasa de con-

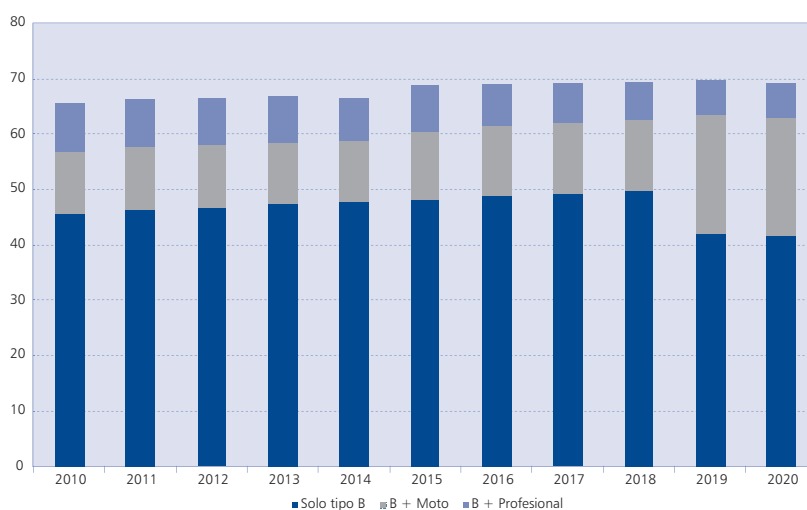
ductores en función de si poseen el carnet tipo B («solo tipo B»), el tipo B más algún otro de moto («B + moto») y, por último, el carnet de camiones o autobuses más el carnet tipo B (y puede que también alguno de moto), en cuyo caso se denomina «B + profesional». Es patente que en 2019 se produce una transformación en el comportamiento de los conductores, con un fuerte incremento de aquellos que, además del carnet de coche, poseen el permiso de moto.

Precisamente, fue en 2019 cuando los servicios de *motosharing* se expandieron de forma masiva por las grandes ciudades españolas (7). Este servicio lo inició la empresa Cooltra en 2016 en Barcelona; y, entre 2017 y 2018 mostró un crecimiento extraordinario situando a España en la primera posición del *ranking* mundial según el *Global Moped Sharing Market Report* (Howe y Jakobsen, 2018) (8). El

gráfico 3 muestra este avance en comparación con los principales mercados europeos (Alemania, Francia e Italia). En estos países el *motosharing* presenta una tendencia creciente, pero en ningún caso el nivel alcanzado en 2020 supera el registrado en España ya en 2017.

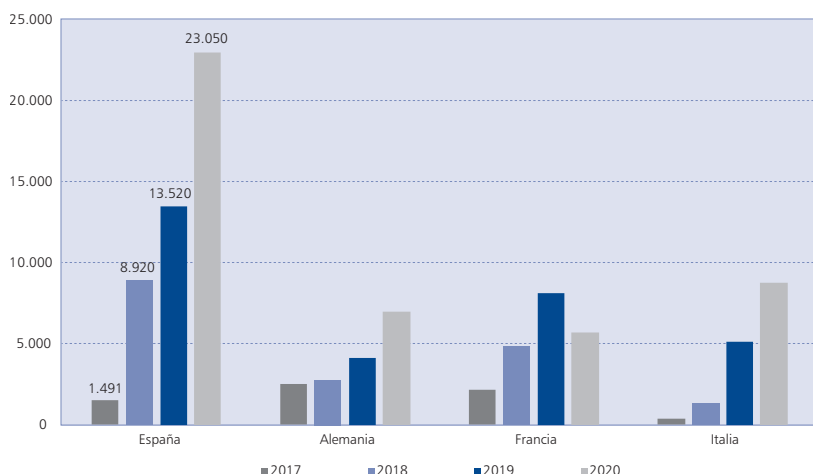
A la vista de la expansión del *motosharing* una cuestión relevante es ¿por qué el incremento se produce en 2019 y no en 2017? Para contestar a esta pregunta es importante tener en cuenta que todas las motos de este servicio de movilidad tienen una potencia inferior a los 125 cc, es decir, con el carnet tipo B con tres años de antigüedad se pueden llevar. Por ello, una posible hipótesis que puede explicar este desfase temporal es que, dado que el permiso de moto A1 –necesario para conducir una moto de menos de 125 cc de cilindrada– se puede obtener a los 16 años, es probable que muchos jóvenes de 16 y 17 años

GRÁFICO 2
CONDUCTORES CON CARNET TIPO B SEGÚN SI POSEEN OTROS PERMISOS
(En porcentaje)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

GRÁFICO 3
MOTOS EN MOTOSHARING EN LOS PRINCIPALES MERCADOS EUROPEOS



Fuente: Elaboración propia a partir de Howe y Jakobsen (varios años).

se sacaran el carnet de moto A1 en 2017 y 2018 y obtuvieran el carnet de coche en 2019. Es cierto que, siguiendo esta hipótesis, se debería observar también un repunte en 2020, pero probablemente la pandemia dificultó que estos jóvenes se sacaran el carnet de conducir coche.

IV. PREFERENCIAS SEGÚN LA EDAD

En esta sección se comprueba si los dos resultados obtenidos para la población mayor de 18 años se mantienen en todas las cohortes de edad. Para ello, en primer lugar, se examina la propensión de tener el carnet de conducir condicionada a una edad y, en segundo lugar, se explora la distribución por cohortes de la cuota de conductores con permiso tanto de coche como de moto.

El gráfico 4 muestra la evolución de la cuota de conductores de coches según diferentes cohortes de edad. En el panel A se representan las cohortes de 18

a 20 años, de 21 a 24 años, de 25 a 29 años y de 30 a 39 años. Mientras que el panel B recoge la evolución de las cohortes de 40 a 49 años, de 50 a 59 años, de 60 a 69 años y más de 70 años. Aunque la separación entre paneles pueda parecer que es simplemente por edad, se realizó agrupando las cohortes que, en los últimos cinco años, reducían la tasa de conductores (panel A) frente a los que la aumentaban (panel B). Por tanto, se confirma que existe una tendencia diferente en la preferencia por el carnet de conducir en función en la edad.

Los jóvenes entre 18 y 25 años presentan una menor proporción de conductores y una tendencia descendente, incluso desde el año 2010. Únicamente en 2015 se produjo un ligero repunte quizá motivado por las mejores condiciones económicas, pero incapaz de cambiar esa tendencia decreciente consolidada. En concreto, los más jóvenes (entre 18 y 20 años) exhiben una tasa

anual constante de -3,9 por 100. Así, en 2010, casi la mitad (un 45,6 por 100) se había sacado el carnet de conducir; sin embargo, en 2020, solo uno de cada tres lo tenía (30,7 por 100).

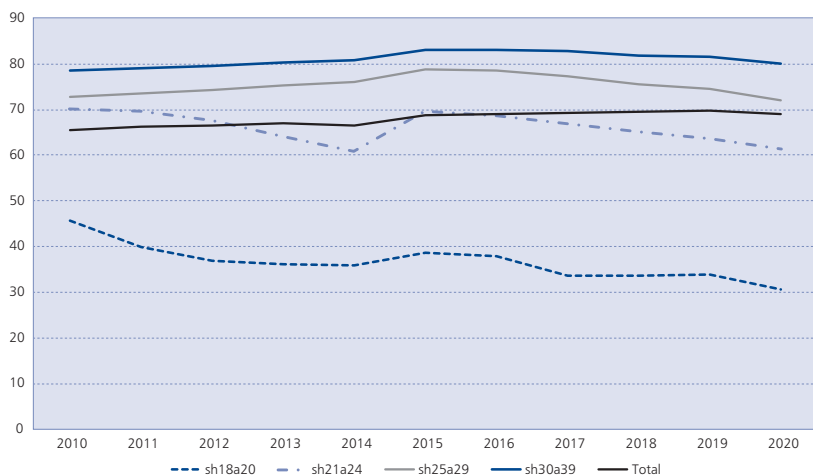
En las cohortes entre 25 y 39 años el patrón seguido por la cuota de conductores es un poco diferente: en el primer quinquenio subió y después fue cuando empezó a caer. Con todo, la cohorte de 25 a 29 años prácticamente no ha modificado su preferencia, y la cohorte de 30 y 39 años muestra una tendencia global creciente (pasa del 78,1 por 100 al 80,1 por 100).

El panel B del gráfico 4 indica que las cohortes con más de 40 años registran tendencias crecientes. En 2020, se producen leves retrocesos que, por lo excepcional del año (debido a la pandemia) y por su reducida magnitud (en promedio, no superan el 0,5 por 100), no permiten afirmar que se trate de un cambio de tendencia.

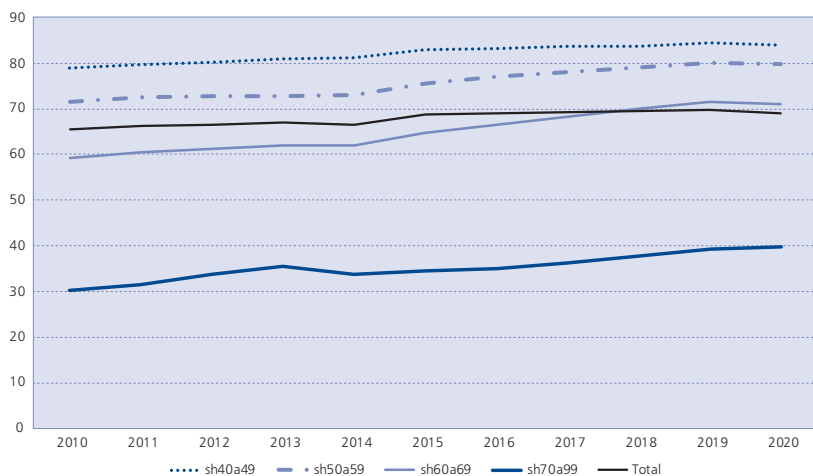
En resumen, los jóvenes muestran una menor preferencia por conducir y, a medida que vayan cumpliendo años, se irá trasladando este efecto al conjunto de la población, pero por el momento, este proceso está siendo muy lento. Este resultado está en línea con el obtenido en Laborda y Moral (2017) que, en 2015, si bien no detectaron que hubiera disminuido la cuota media de hogares que tenían algún automóvil, los hogares cuyo sustentador principal tenía menos de 30 años sí redujeron la tenencia (en 2009, el 72,9 por 100 de estos hogares tenían coche frente a un 71,9 por 100 en 2015, véase el cuadro A.1 del anexo).

GRÁFICO 4
POBLACIÓN CON EL PERMISO DE CONDUCIR TIPO B
(Distribución por edades, en porcentaje*)

A: De 18 a 39 años



B: A partir de 40 años



Nota: *Porcentajes calculados sobre la población total en cada cohorte de edad.

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de conductores de la DGT y la población del INE.

los mayores de 30 años desde 2019. Por tanto, también los conductores más maduros están cambiando sus preferencias y están sacándose el carnet de conducir de moto adicionalmente al de coche.

Entonces, ¿cuáles son los motivos que llevan a estos adultos a sacarse también el carnet de moto? Por una parte, para utilizar el *motosharing* en España no les haría falta, pero sí lo necesitan si van al extranjero. Aunque el argumento más probable es que el uso de *motosharing* esté favoreciendo una mayor preferencia por las motos, y para las más potentes sí es preciso el carnet de moto («A2» para cualquier cilindrada, pero una ratio de potencia/peso de hasta 0,2 kw/kg; «A» para cualquier potencia).

Para contrastar estas hipótesis se necesitarían microdatos que no están disponibles, pero sí es factible aportar luz sobre esto con información agregada sobre la evolución de las matriculaciones tanto de las motos de 125 cc a 500 cc como de los automóviles (datos disponibles en la DGT). Este examen pone de manifiesto que las ventas de estas motos son mucho más dinámicas. En 2019, crecieron su matriculación un 13,4 por 100 frente a una caída en los automóviles del 3,5 por 100. En 2020, los efectos de la pandemia han sido implacables para ambos mercados, pero de nuevo las motos han aguantado mejor retrocediendo solo un 14,2 por 100 frente a un 31,7 por 100 de los coches. En consecuencia, estas cifras confirman una mayor preferencia por la moto. La hipótesis más plausible es que los mayores de 40 años estén utilizando la moto como un complemento al vehículo privado. Burge *et al.* (2007),

1. Preferencia por la moto según la edad

En la tercera sección se identificó un aumento en la preferencia por la moto; aquí se analiza este fenómeno distinguiendo según la cohorte de edad.

El cuadro n.º 1 representa la distribución de las cuotas de

conductores con ambos carnets: de coche y moto. El aumento en estos conductores se produce en todas las cohortes de edad, aunque en distintos momentos del tiempo. A medida que vayan cumpliendo años, el aumento entre los más jóvenes se va desplazando hacia las cohortes superiores, pero esto no explica los incrementos registrados en

CUADRO N.º 1

CONDUCTORES CON CARNET DE COCHE Y MOTO POR COHORTES
(En porcentaje sobre la población de cada cohorte*)

AÑO	18 A 20	21 A 24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-69
2010	2,1	3,5	5,0	9,4	12,1	13,3	18,2
2011	1,8	3,5	4,9	9,1	12,1	13,4	17,9
2012	1,6	3,4	4,9	8,8	12,3	13,1	16,7
2013	1,6	3,2	5,0	8,6	12,5	12,5	15,6
2014	1,7	3,1	5,1	8,4	12,5	12,1	14,6
2015	5,2	13,0	7,7	9,1	12,9	12,8	15,2
2016	4,8	12,1	9,6	9,3	13,1	13,5	15,7
2017	4,1	9,9	11,8	9,5	13,1	13,9	16,2
2018	4,0	8,4	13,3	9,8	13,2	14,1	16,3
2019	4,0	7,6	16,8	23,9	27,6	24,7	23,4
2020	3,6	6,8	14,3	23,3	27,5	24,8	23,5

Nota: *Porcentajes calculados sobre la población total en cada cohorte de edad. No se representa mayores de 70 años.

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de conductores de la DGT y la población del INE.

por ejemplo, muestran que en Gran Bretaña la moto se tiene en propiedad junto con el coche para utilizarla en la ciudad en los trayectos más cortos en los que el ahorro de tiempo es importante.

V. DIFERENCIAS DE GÉNERO

En esta sección se pone el foco de atención en la cuestión de género, con la premisa de que la evidencia en otros países no es concluyente. Baste mencionar que Kuhnimhof *et al.* (2012) encuentran que las cuotas de conductores y conductoras, prácticamente, son iguales en Alemania, Noruega y Estados Unidos (en los años 2008, 2009, 2010, respectivamente), pero aprecian diferencias en Francia, Japón y Gran Bretaña, siendo la cuota de las mujeres 10, 8 y 5 puntos porcentuales, respectivamente, inferior a la de los hombres de su misma edad. Por el contrario, Habib (2018) obtiene que las universitarias en Toronto

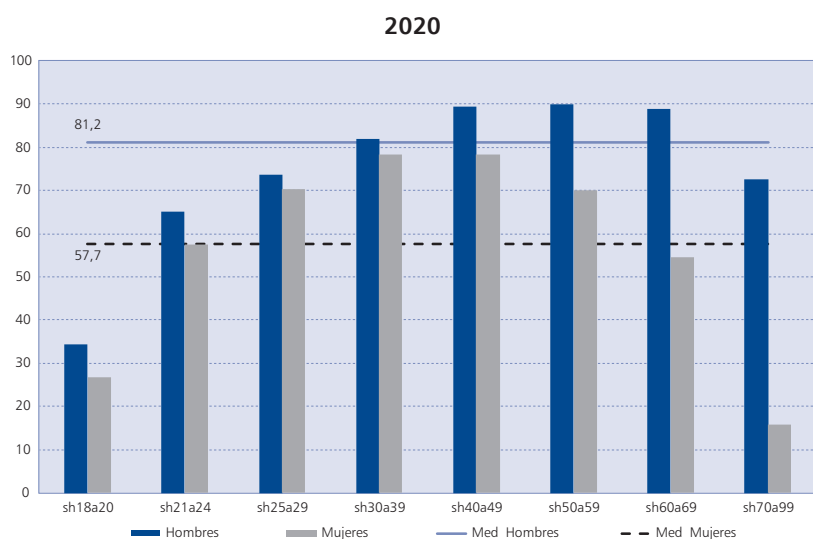
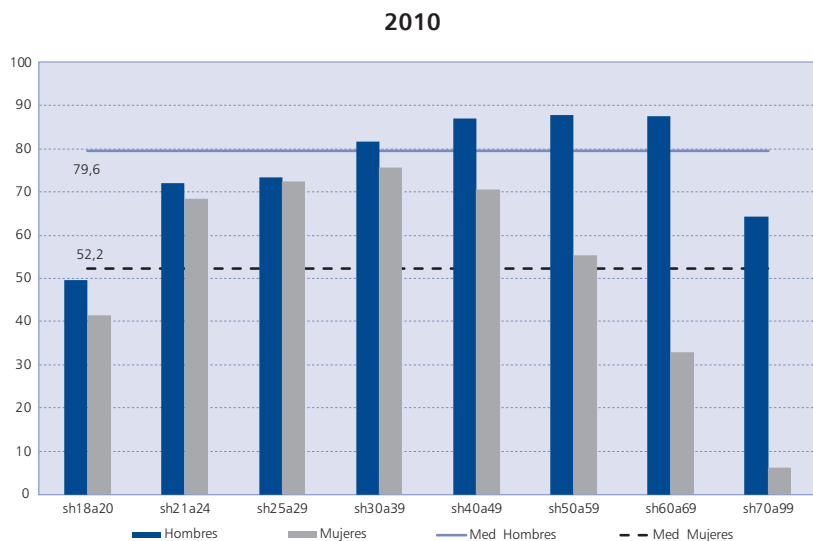
presentan una probabilidad mayor de tener el carnet de conducir que los universitarios.

El gráfico 5 muestra la cuota de conductores y conductoras en función de su edad, así como los valores medios en la década para hombres y mujeres mayores de 18 años. Es claro que existe un diferencial entre la cuota de conductores y conductoras y, además, esta diferencia no ha cambiado en exceso: en 2010, el 79,6 por 100 de los hombres tenían el carnet de conducir frente al 52,2 por 100 de las mujeres; en 2020, cifras se sitúan en el 81,2 por 100 y 57,7 por 100, respectivamente. Luego el diferencial, aunque se ha reducido durante esta década, es muy superior al encontrado en otros países. No obstante, es preciso puntualizar que aquí se está calculando sobre toda la población entre 18 y 99 años, mientras que la mayoría de los estudios citados truncan alrededor de los 75 años.

Las diferencias más grandes se dan entre la generación de *baby boomers*. Entre los nacidos antes de 1950 es fácil de entender las notorias diferencias puesto en España existían condiciones discriminatorias claras, baste mencionar que hasta 1975 las mujeres necesitaban el permiso de sus padres o maridos para obtener el carnet de conducir. Sin embargo, es más llamativo lo que ocurre en la última oleada de esta generación: los nacidos entre 1960-1969 (el *baby boom* español) que, en 2010, estaban en la cohorte de 40 a 49 años y, en 2020, en la de 50 a 59 años. En efecto, cuando las mujeres de esta cohorte tenían edad para sacarse el carnet de conducir (los años ochenta del siglo pasado), aparentemente, no existían tantas trabas familiares ni sociales para las mujeres (por ejemplo, llegaban a la Universidad incluso en una propensión superior a la de los hombres). Sin embargo, esta cohorte sigue con un diferencial de género considerable. Una razón que puede estar explicando ese diferencial es que hasta el año 2001 el Servicio Militar Obligatorio estuvo vigente y muchos hombres lo utilizaban para obtener el carnet de conducir. De manera que las mujeres, especialmente las de rentas más bajas, no podían acceder a esta vía gratuita para sacarse al carnet. Avrillier, Hivert y Kramarz (2010) muestran que esto fue lo que ocurrió en Francia donde existía un servicio militar similar y que desapareció en 1997.

Otro resultado paradójico es que las jóvenes de hoy en día están aumentando la diferencia con respecto a los hombres. En efecto, en el tramo de edad de 21 a 24 años en 2020 la diferencia es de 7,6 puntos porcentuales, cuando en 2010

GRÁFICO 5
CUOTA DE CONDUCTORES Y CONDUCTORAS



Nota: Porcentajes calculados sobre la población total en cada cohorte de edad y género. Las medias se calculan sobre la población de 18 a 99 años.

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de conductores de la DGT y la población del INE.

nes tienen una mayor concienciación medioambiental y no quieren el carnet de conducir. Por otro lado, puede deberse a las razones «más clásicas» fundamentadas en restricciones de renta, condiciones sociales y familiares o la menor necesidad de realizar desplazamientos (por trabajar menos). Es evidente que esta segunda opción ofrecería un panorama más desfavorable para la mujer que debería combatirse con políticas de movilidad específicas.

VI. FACTORES QUE EXPLICAN LA TENENCIA DEL CARNET DE CONDUCIR

El análisis realizado en las secciones anteriores ha revelado que la edad y el género provocan diferencias notorias en la tasa de conductores. Además, en cuanto al efecto del ciclo se apreciaba que, incluso durante algunos años de la Gran Recesión, la tasa de conductores en la población seguía creciendo. En esta sección se realiza un sencillo ejercicio econométrico que contempla simultáneamente las correlaciones de los tres determinantes a la hora de explicar la cuota de conductores.

Con la idea de facilitar la interpretación, se estima por mínimos cuadrados ordinarios una ecuación logarítmica de dicha tasa. Luego, los coeficientes estimados se interpretan directamente como cambios porcentuales sobre la variable dependiente. El cuadro n.º 2 reúne dos estimaciones con la población entre 18 y 69 años. En el modelo 1 se han incorporado los efectos de género, cohorte y ciclo de forma independiente; mientras que en el modelo 2 se han incluido efectos cruzados de género y cohorte. Es

era la mitad (3,7 puntos porcentuales). Otro dato relevante: en 2010, una mujer entre 25 y 29 años tenía prácticamente la misma probabilidad de tener el carnet de conducir que un hombre de esa edad, pero en 2020, esta probabilidad es más baja. Esta conducta va a provocar que

el estrechamiento observado entre la cuota media de conductores y la de conductoras no se mantenga en el tiempo. Esto no parece muy integrador, si bien lo ocurrido puede ser compatible con dos realidades muy distintas. Por un lado, puede ser debido a que las mujeres jóve-

importante reseñar que ambos modelos estimados presentan un poder explicativo muy elevado: el modelo 1 explica el 83 por 100 de la variabilidad de la tasa de conductores; mientras que el modelo 2 llega al 95,3 por 100. Por tanto, se ratifica que las variables incorporadas son cruciales para entender qué ocurre con la cuota de conductores en España.

En primer lugar, cabe señalar que, una vez que se controlan conjuntamente los tres determinantes, solo el género y la edad son significativos para explicar la tasa de conductores en la población. Por tanto, el ciclo económico que se aproxima mediante variables ficticias de año no parece estar condicionando las decisiones de los ciudadanos en cuanto a obtener (y renovar) el carnet de conducir. A pesar de que el ejercicio econométrico se realiza con datos muy agregados, en la medida en que en la década analizada ha existido un período de fuerte recesión (2010-2013) seguido por otro de sostenido crecimiento (2015-2019), se cuenta con bastante variabilidad en el ciclo. Por ello, la ausencia de significatividad en las variables de ciclo se debe tomar como un resultado bastante robusto y estaría en la línea con el resultado obtenido por Bayart *et al.* (2020).

El modelo 1 indica que una mujer presenta una probabilidad un 22,8 por 100 más baja de tener el carnet de conducir que un hombre. En relación con el impacto de la edad se observa que la cohorte que presenta una mayor probabilidad de tener conductores es entre 40 a 49 años, seguida por la cohorte de 30 a 39 años.

CUADRO N.º 2
ESTIMACIÓN DE LA ECUACIÓN LOGARÍTMICA DE LA CUOTA DE CONDUCTORES EN ESPAÑA

VARIABLES	COEFICIENTE	DES. EST.	COEFICIENTE	DES. EST.
Constante	3,695	0,061***	3,689	0,050
Mujer	-0,228	0,022***		
Cohorte de edad				
21 a 24 años	0,606	0,034***		
25 a 29 años	0,738	0,035***		
30 a 39 años	0,809	0,032***		
40 a 49 años	0,819	0,027***		
50 a 59 años	0,728	0,031***		
60 a 69 años	0,537	0,067***		
Género x cohorte				
Hombre de 21 a 24 años			0,532	0,032***
Hombre de 25 a 29 años			0,643	0,030***
Hombre de 30 a 39 años			0,734	0,029***
Hombre de 40 a 49 años			0,793	0,029***
Hombre de 50 a 59 años			0,791	0,029***
Hombre de 60 a 69 años			0,788	0,029***
Mujer de 18 a 20 años			-0,216	0,053***
Mujer de 21 a 24 años			0,464	0,034***
Mujer de 25 a 29 años			0,617	0,030***
Mujer de 30 a 39 años			0,668	0,029***
Mujer de 40 a 49 años			0,629	0,031***
Mujer de 50 a 59 años			0,449	0,037***
Mujer de 60 a 69 años			0,071	0,061
Año				
2011	-0,009	0,072	-0,009	0,042
2012	-0,017	0,069	-0,017	0,039
2013	-0,020	0,068	-0,020	0,037
2014	-0,024	0,066	-0,024	0,037
2015	0,030	0,063	0,030	0,036
2016	0,033	0,062	0,033	0,036
2017	0,016	0,062	0,016	0,039
2018	0,014	0,062	0,014	0,040
2019	0,017	0,062	0,017	0,042
2020	-0,011	0,064	-0,011	0,046
R ²	0,8296		0,9534	
Observaciones	154		154	

Notas: La variable dependiente es el logaritmo de la tasa de conductores. Desviaciones estándar robustas. (***) Indica que el coeficiente es significativo al 95 por 100 de confianza.

En el modelo 2 se interaccionan los efectos de género y edad para identificar con más precisión las diferencias, siendo el grupo de referencia los hombres de 18 a 20 años. Todos los grupos de población presentan coeficientes significativos distintos de cero, excepto las mujeres de 60 a 69

años y se ratifica que las mujeres siempre poseen una probabilidad inferior a tener el carnet de conducir que los hombres en su misma cohorte de edad.

Para apreciar con mayor claridad estos resultados, el cuadro n.º 3 muestra la cuota estimada para

cada grupo de edad y el diferencial por cohorte. Fundamentalmente lo que ocurre es que los jóvenes entre 18 y 20 años presentan una probabilidad muy baja de tener el carnet de conducir de coche, tanto en hombres como en mujeres. Pero esta probabilidad crece intensamente a partir de los 20 años. Teniendo en cuenta que, en otros países, una de las variables que más explica la probabilidad de tener el carnet de conducir es la convivencia con los padres y en España la edad de emancipación es muy tardía. El hecho de que cambie tanto la probabilidad de la cohorte de 18 a 20 respecto de la cohorte de 21 a 25 indica que la permanencia en el hogar paterno no es el factor crucial que explica esa diferencia. Más aún cuando, según la *Encuesta Continua de Hogares* de 2020, todavía entre los jóvenes de 25 a 29 años el 55 por 100 vivía con sus padres (INE, 2021). Y en esta cohorte ya se estiman unas cuotas de conductores muy elevadas: del 76,1 por 100 en los hombres y del 74,1 por 100 en las mujeres.

En las edades más avanzadas el diferencial crece de forma exponencial. Por lo que se puede decir que el diferencial estimado entre propensión a tener el carnet de coche en las mujeres y en los

hombres presenta forma de «J» en función de la edad. En otras palabras, el diferencial es moderado entre los más jóvenes (7,8 puntos porcentuales entre 18 y 20 años), bajo en los adultos de 25 a 39 años y creciente exponencialmente en el resto hasta llegar a los 45 p.p. en la cohorte de 60 a 69 años.

VII. CONCLUSIONES

En este artículo se ha desarrollado un exhaustivo análisis descriptivo sobre la cuota de conductores en España a partir de los datos registrados en la DGT. Estos datos, si bien son bastante agregados, al no ser encuestas, ofrecen un panorama muy completo de la situación real a lo largo de la última década. El examen realizado ha puesto de manifiesto algunas falacias sobre el cambio de modelo de movilidad en España. Fundamentalmente, porque el censo total de conductores no presenta todavía una tendencia decreciente. Es cierto, que los datos de 2020 muestran un ligero retroceso, pero debido a lo excepcional de la situación vivida en ese año no refrendan un cambio de tendencia claro.

Una vez dejado claro este resultado que es fundamental, sí

es posible matizarlo en términos de la edad, ya que los más jóvenes tienen cuotas más bajas, sobre todo entre los 18 y los 20 años. A partir de los 20 años las cuotas ya crecen de forma sostenida y nada hace sospechar que los adultos de 30 años ahora no quieran tener el carnet de conducir coches. Lo que sí se detecta en este artículo es que entre los conductores de coche cada vez más hay más que poseen también un carnet de moto. En esta línea es preciso seguir avanzando en la investigación puesto que sería muy interesante distinguir qué tipo de carnet de moto es el que mayoritariamente están obteniendo: el A1 o el A2. Sin duda, esto aportaría nuevas ideas sobre posibles cambios en el modelo de movilidad.

Por último, el resultado que se confirma para España es que las mujeres (sea cual sea su edad) presentan una probabilidad menor de tener el carnet de conducir que los hombres de su misma edad. Esto es importante tenerlo presente cuando se diseñen políticas de movilidad. Por ejemplo, si se quisiera desincentivar el vehículo privado a través de desincentivar la posesión del carnet de conducir es probable que sean las mujeres quienes ajusten en mayor medida su decisión y esto puede contribuir a aumentar aspectos de segregación que, aun contribuyendo a una movilidad más sostenible, no sería bueno para la integración de la sociedad. Similar argumento se puede plantear para las personas de más edad. Por todo ello, este artículo aporta bastantes claves para conocer cómo ha sido y es la decisión de tener el carnet de conducir y qué colectivos concretos se deberían tener en mente cuando se diseñen políticas de movilidad sostenible.

CUADRO N.º 3

CUOTA DE CONDUCTORES ESTIMADA POR GÉNERO Y COHORTE*

	HOMBRES (%)	MUJERES (%)	DIFERENCIAL (P.P.)
18 a 20 años	40,0	32,2	7,8
21 a 24 años	68,1	63,6	4,5
25 a 29 años	76,1	74,1	2,0
30 a 39 años	83,4	78,0	5,4
40 a 49 años	88,4	75,0	13,4
50 a 59 años	88,2	62,7	25,5
60 a 69 años	88,0	42,9	45,1

Nota: *En 2010, si bien en el resto de años no son significativamente diferentes.

NOTAS

(*) La autora agradece al Ministerio de Ciencia e Innovación el soporte a esta investigación a través de los proyectos: PID2020-112984GB-C21 y RTI-2018-099403-B-I00. Dpto. Economía Aplicada, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, UNED, mjmoral@cee.uned.es

(1) Si no se alcanza ese umbral mínimo es posible seguir aumentando el uso del vehículo ante condiciones económicas adversas, tal como ocurre en los países en desarrollo.

(2) En España, el carnet necesario para conducir un automóvil es el tipo B, que permite conducir un vehículo cuya masa máxima autorizada no excede de 3.500 kg y está diseñado para el transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor.

(3) Véase la discusión sobre este aspecto en el blog: «¿Ya no nos gusta conducir?... O sí», Moral (2022): disponible en: www.funcas.es

(4) Para el cómputo de las cuotas se toma como umbral superior los noventa y nueve años.

(5) Aunque en 2014 la economía ya comenzó a crecer, en el período 2009-2015 la renta media *per cápita* disminuyó un 0,9 por 100 anual en términos reales (según la Contabilidad Nacional de España, INE).

(6) Información disponible en: <https://www.ethnicity-facts-figures.service.gov.uk/culture-and-community/transport/driving-licences/latest>

(7) *Acciona Motorsharing*, por ejemplo, comenzó en Madrid en noviembre de 2018 y en Valencia en enero de 2019 (véase www.movilidadelctrica.com).

(8) Hasta 2019 no aportaban datos de India; cuando se incluyen estos registros, España pasa al segundo puesto en el *ranking* mundial.

BIBLIOGRAFÍA

- AVRILLIER, P., HIVERT, L. y KRAMARZ, F. (2010). Driven out of employment? The impact of the abolition of national service on driving schools and aspiring drivers. *British Journal of Industrial Relations*, 48(4), pp. 784-807.
- BASTIAN, A., BORJESSON, M. y ELIASSON, J. (2016). Explaining «peak car» with economic variables. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, pp. 236-250.
- BAYART, C., HAVET, N., BONNEL, P. y BOUZOUINA, L. (2020). Young people and the private car: A love-hate relationship. *Transportation Research Part D*, 80, 102235.
- BURGE, P., FOX, J., KOUWENHOVEN, M., ROHR, CH. y WIGAN, M. R. (2007). Modeling of Motorcycle Ownership and Commuter Usage. A UK Study. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2031(1), pp. 59-68.
- CLARK, B., CHATTERJEE, K. y MELIA, S. (2016). Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 89, pp. 89-105.
- DE VOSA, J. y ALEMIB, F. (2020). Are young adults car-loving urbanites? Comparing young and older adults' residential location choice, travel behavior and attitudes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, pp. 986-998.
- DELBOSC, A. (2017). Delay or forgo? A closer look at youth driver licensing trends in the United States and Australia. *Transportation*, 44, pp. 919-926.
- DELBOSC, A. y CURRIE, G. (2013). Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence. *Transport Reviews*, 33(3), pp. 271-290.
- FIORIELLO, D. y ZANI, L. (2015). EU Survey on issues related to transport and mobility. *Study for the European Commission*, Joint Research Centre, EUR Report 27334.
- FOCAS, C. y CHRISTIDIS, P. (2017). *What drives car use in Europe?* European Commission, Joint Research Centre.
- GÓMEZ, A. J. y SOBRINO, N. (2020). Exploring the adoption of moped scooter-sharing systems in Spanish urban areas. *Cities*, 96, 102424.
- GOODWIN, P. y VAN DENDER, K. (2013). Peak Car' – themes and issues. *Transport Reviews*, 33(3), pp. 243-254.
- HABIB, K. N. (2018). Modelling the choice and timing of acquiring a driver's license: Revelations from a hazard model applied to the University students in Toronto. *Transportation Research Part A*, 118, pp. 374-386.
- HJORTHOL, R. (2016). Decreasing popularity of the car? Changes in driving license and access to a car among young adults over a 25-year period in Norway. *Journal of Transport Geography*, 51, pp. 140-146.
- HOPKINS, D., GARCÍA-BENGOECHEA, E. y MANDIC, S. (2021). Adolescents and their aspirations for private car-based transport. *Transportation*, 48, pp. 67-93.
- HOWE, E. y JAKOBSEN, F. J. (2020). *Global Moped Sharing Market Report*, varios años (2018, 2019 y 2020).
- INE (2021). Nota de prensa de la *Encuesta continua de hogares 2020*, 7-abril de 2021. Disponible en: https://www.ine.es/prensa/ech_2020.pdf
- KUHNIMHOF, T., ARMOOGUM, J., BUEHLER, R., DARGAY, J., DENSTADLI, J. M. y YAMAMOTO, T. (2012). Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adult – Evidence from Six Industrialized Countries. *Transport Reviews*, 32(6), pp. 761-779.
- LABORDA, J. y MORAL, M. J. (2017). *Libro Blanco de la posventa del automóvil en España*. After Markted Club. ISBN: 978-84-9701-330-7.
- LINE, T., CHATTERJEE, K. y LYONS, G. (2010). The travel behaviour intentions of young people in the context of climate change. *Journal Transport Geography* 18(2), pp. 238-246.
- METZ, D. (2013). Beyond peak car: The fourth era of travel. *Transport Reviews*, 33(3), pp. 255-270.
- RÉRAT, P. (2021). A decline in youth licensing: A simple delay or the decreasing popularity of automobility? *Applied Mobilities*, 6(1), pp. 71-91.
- SIVAK, M. y SCHOETTLE, B. (2012). Recent changes in the age composition of drivers in 15 countries. *Traffic Injury Prevention*, 13(2), pp. 126-132.
- THIGPEN, C. y HANDY, S. (2018). Driver's licensing delay: A retrospective case study of the impact of attitudes, parental and social influences, and intergenerational differences. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 111, pp. 24-40.
- WADUD, Z. y BAIERL, M. (2017). Explaining «peak car» with economic variables: A comment. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, pp. 381-385.
- WU, CH., LE VINEB, S. y SIVAKUMARB, A. (2021). Exploratory analysis of young adults' trajectories through the UK driving licence acquisition process. *Traffic Injury Prevention*, 22(1), pp. 37-42.

ANEXO

CUADRO N.º A1

**POSESIÓN DE AUTOMÓVILES EN LOS HOGARES ESPAÑOLES SEGÚN LA EDAD DEL SUSTENTADOR PRINCIPAL
(En porcentajes)**

AÑO	POSEEN ALGÚN TURISMO	EDAD				
		DE 18 A 29	DE 30 A 39	DE 40 A 54	DE 55 A 64	MÁS DE 65
2009	SÍ	72,9	86,5	86,2	83,4	49,6
	NO, no pueden	16,4	7,9	6,7	4,7	2,8
	NO, otros motivos	10,6	5,5	7,1	11,9	47,6
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2010	SÍ	73,5	86,2	86,1	84,3	51,4
	NO, no pueden	18,6	8,0	6,3	3,7	3,2
	NO, otros motivos	8,0	5,8	7,6	12,0	45,4
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2011	SÍ	71,4	86,8	87,9	82,9	51,6
	NO, no pueden	20,5	7,0	6,1	4,4	3,0
	NO, otros motivos	8,1	6,2	6,0	12,7	45,4
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2012	SÍ	73,3	88,3	88,5	82,8	54,1
	NO, no pueden	17,9	6,8	5,3	6,2	3,6
	NO, otros motivos	8,8	5,0	6,3	11,1	42,3
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2013	SÍ	77,1	86,8	86,6	84,8	56,9
	NO, no pueden	12,5	8,4	7,5	5,0	3,0
	NO, otros motivos	10,4	4,8	5,9	10,3	40,1
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2014	SÍ	73,1	85,6	85,3	82,6	55,9
	NO, no pueden	13,7	9,0	8,1	5,8	3,1
	NO, otros motivos	13,3	5,4	6,6	11,6	41,0
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2015	SÍ	71,9	87,2	85,1	83,3	56,6
	NO, no pueden	19,1	7,2	7,6	5,3	2,9
	NO, otros motivos	9,0	5,5	7,2	11,5	40,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Laborda y Moral (2017), tabla 3.A.2, p. 55.