



**PRO/CNMC/002/19 INFORME SOBRE
LAS LICITACIONES PÚBLICAS DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS EN
VEHÍCULOS DE TURISMO EN LOS
ÁMBITOS ESCOLAR, LABORAL Y
SANITARIO**

9 de enero de 2020

Índice

I. ANTECEDENTES.....	3
II. MARCO REGULATORIO GENERAL.....	5
II.1 Transportes escolar y laboral.....	5
II.2 Transporte sanitario.....	7
III. LICITACIONES EN EL ÁMBITO ESCOLAR	9
III.1 Caracterización del sector	9
III.2 Análisis de las licitaciones	10
III.3 Restricciones sobre la competencia identificadas	14
<i>III.3.1 Reserva de participación a operadores de taxi.....</i>	<i>14</i>
<i>III.3.2 Reserva de participación a tipos de vehículos concretos</i>	<i>18</i>
<i>III.3.3 Limitación a competidores con licencia local</i>	<i>19</i>
III.4 Posible justificación de las restricciones identificadas	19
IV. LICITACIONES EN EL ÁMBITO LABORAL	21
IV.1 Caracterización del sector.....	21
IV.2 Análisis de las licitaciones.....	22
IV.3 Restricciones sobre la competencia identificadas	24
IV.4 Posible justificación de las restricciones identificadas.....	25
V. LICITACIONES EN EL ÁMBITO SANITARIO.....	26
V.1 Caracterización del sector.....	26
V.2 Análisis de las licitaciones.....	28
V.3 Restricciones sobre la competencia identificadas	29
<i>V.3.1 Reserva de participación a ambulancias.....</i>	<i>30</i>
<i>V.3.2 Reserva de participación a taxis.....</i>	<i>30</i>
<i>V.3.3 Utilización de convenios.....</i>	<i>31</i>
<i>V.3.4 Duración de los contratos.....</i>	<i>32</i>
VI.4 Posible justificación de las restricciones identificadas.....	32
<i>VI.4.1 Realización de transporte sanitario por turismos.....</i>	<i>32</i>
<i>VI.4.2 Reserva a taxis, utilización de convenios y duración de los contratos</i>	<i>33</i>
VI. CONCLUSIONES.....	34
VII. RECOMENDACIONES	35
ANEXO 1: LICITACIONES PÚBLICAS ANALIZADAS.....	38

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE LAS LICITACIONES PÚBLICAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO EN LOS ÁMBITOS ESCOLAR, LABORAL Y SANITARIO

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

PRESIDENTE

D. José María Marín Quemada

CONSEJEROS

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Josep María Guinart Solà

D^a. Clotilde de la Higuera González

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

SECRETARIO

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 9 de enero de 2020

En el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la SALA DE COMPETENCIA, acuerda emitir el siguiente informe sobre las licitaciones públicas de los servicios de transporte de pasajeros por carretera realizados en vehículos de turismo en los ámbitos escolar, laboral y sanitario.

I. ANTECEDENTES

La CNMC viene dedicando importantes esfuerzos a proponer medidas para mejorar la competencia en la contratación pública en España. La competencia entre licitadores les incentiva a proveer productos de mayor calidad, más ajustados a las necesidades del sector público y a menor precio. Estas ganancias se trasladan al

sector público y al conjunto de la ciudadanía, en su doble vertiente de contribuyentes y usuarios y destinatarios de los servicios públicos¹.

En su Plan de Actuación para 2019, la CNMC se comprometió a centrar sus esfuerzos en la promoción de la competencia en la contratación pública. En particular, en su acción 6.4, se comprometió a *“Elaborar estudios desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente sobre la contratación pública, dado su peso en la economía y en la actuación del sector público”*, y en su acción 8.4, a *“Dar pautas de comportamiento de las Administraciones Públicas coherentes con los principios de regulación económica eficiente en sectores de interés económico general”*².

Por otro lado, el sector del transporte de pasajeros por carretera ha sido igualmente objeto de atención frecuente por parte de la CNMC desde la perspectiva de la promoción de la competencia, habida cuenta del impacto directo de las condiciones de la movilidad sobre el bienestar de los ciudadanos.

En el Plan de Actuación de 2019, la CNMC se comprometió a *“Elaborar estudios desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente en sectores que tengan una contribución directa sobre el bienestar de los ciudadanos, como la distribución de medicamentos o el transporte de pasajeros en todas sus modalidades”*.

En los últimos años, la CNMC ha recibido varias quejas de titulares de licencias de Taxi y Vehículos de Turismo con Conductor (VTC)³ sobre restricciones a la competencia en licitaciones públicas de transporte de viajeros en los ámbitos laboral, escolar y sanitario que, pudiendo ser prestadas por vehículos de turismo eran, sin embargo, excluidos de las mismas⁴. No obstante, existían diferencias importantes entre las propias Administraciones Públicas afectadas (Comunidades Autónomas y Entidades locales) en cuanto a los requisitos de acceso a las

¹ Todos los análisis realizados por la CNMC sobre la contratación pública desde la óptica de promoción de la competencia están disponibles en el sitio web de la CNMC, en el siguiente enlace: [Recomendaciones en Aprovisionamiento Público](#).

² <https://www.cnmc.es/sobre-la-cnmc/plan-de-actuacion>.

³ Artículo 91 (Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres).

⁴ En julio de 2018 se recibió una consulta de un operador VTC en relación a la exclusión de operadores con autorización VTC en licitaciones de transporte laboral del Principado de Asturias en las que, sin embargo, se permitía la participación de operadores de taxi. En agosto de 2018, se recibió otra consulta sobre la exclusión de operadores VTC en licitaciones públicas de transporte escolar en la misma Comunidad Autónoma. En noviembre de 2018, una asociación de titulares de licencias de taxi solicitó a la CNMC que instase a las Administraciones públicas una revisión de la normativa del transporte sanitario y de la forma en la que se llevan a cabo licitaciones públicas de determinados servicios de transporte sanitario, pues, de acuerdo con la solicitud, se excluye injustificadamente a los vehículos de taxi de estas licitaciones.

licitaciones públicas en las tres categorías de transporte reseñadas. En general, la participación de vehículos de turismo (Taxi, VTC) parece más eficiente cuando la licitación afecta a zonas rurales y aisladas, frente a zonas más densamente pobladas donde es más eficiente la prestación mediante autobuses.

Por otra parte, cabe recordar que en el pasado la CNMC ha sancionado la existencia de conductas anticompetitivas en el marco de licitaciones públicas en el transporte de viajeros por carretera en los ámbitos escolar (entre empresas de autobuses) y sanitario (entre operadores de ambulancias)⁵, lo cual aconseja reforzar el análisis de las posibles barreras a la competencia existentes.

Por todo lo anterior, y teniendo en cuenta el compromiso de la CNMC con la promoción de la competencia en los ámbitos de la contratación pública y de los sectores del transporte, la CNMC ha decidido realizar un análisis en profundidad sobre las licitaciones públicas de servicios de transporte que permiten el uso de vehículos de turismo en los ámbitos escolar, laboral y sanitario, para identificar posibles restricciones a la competencia con origen en el marco regulatorio o en las convocatorias de las propias licitaciones.

II. MARCO REGULATORIO GENERAL

Dado que el transporte escolar y laboral comparten buena parte del marco regulatorio aplicable, pero no así el transporte sanitario, se realizará un análisis diferenciado para cada uno de esos dos bloques.

II.1 Transportes escolar y laboral

La [Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) (en adelante, LOTT), respecto a los transportes públicos⁶ **regulares** de viajeros, distingue por su utilización, entre **transportes de uso general y especial**⁷. Frente a los de uso general, que son utilizables por cualquier interesado, los de uso

⁵ En el ámbito escolar, la Resolución de la CNMC de 9 de marzo de 2017 (expte. [S/DC/0512/14: transporte balear de viajeros](#)) constató la existencia de un cártel en el que las empresas se repartían las rutas del servicio de transporte escolar a centros públicos de las Islas Baleares, y la más reciente Resolución de 20 de junio de 2019 (expte. [SAMUR/02/18: Transporte Escolar Murcia](#)) constató la existencia de un cártel entre empresas que se repartían las licitaciones del servicio de transporte escolar en la región de Murcia. En el ámbito sanitario, la resolución del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) sobre el [expediente 595/05; Ambulancias conguenses](#) constató prácticas de reparto de clientes en servicios de transporte sanitario terrestre de personas a empresas privadas en la provincia de Cuenca.

⁶ La referencia a «público» en este caso se refiere a su realización por cuenta ajena, frente al «privado» que se realiza por cuenta propia.

⁷ Artículos 67 y 89 y siguientes (LOTT).

especial se definen como “los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares” (art. 67).

La regulación nacional de estos transportes se completa con el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT, aprobado mediante el [Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre](#)). Además, en el ámbito escolar, debe mencionarse también el [Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores](#).

La prestación de servicios de transporte escolar y laboral exige, además de la autorización general de transporte público de viajeros (artículo 42 LOTT), una autorización administrativa especial (artículo 89 LOTT). Esta autorización especial es temporal, ya que está circunscrita a cada convenio o contrato con usuarios o sus representantes, y en ella deben especificarse tanto el concreto itinerario y paradas como los vehículos con los que se realizará con carácter general el transporte (artículos 106 a 108 ROTT).

En el caso del transporte escolar, el mencionado Real Decreto 443/2001 contempla exigencias adicionales de seguridad cuando los usuarios sean menores de dieciséis años⁸. Entre otras, cabe señalar que, como regla general, los vehículos deben tener un máximo de 10 años de antigüedad (art. 3 RD 443/2001), que puede ser hasta de 16 años en determinadas circunstancias⁹.

Finalmente, por lo que respecta a la contratación de los servicios de transporte escolar y laboral por el sector público, la LOTT prevé expresamente que cuando el transporte sea contratado por entes públicos, el contrato deberá atenerse, en cuanto no se encuentre expresamente previsto en la LOTT y en las normas dictadas para su desarrollo, a las reglas contenidas en la legislación sobre contratos del sector público¹⁰. Por último, cabe señalar que estos servicios no están sometidos a

⁸ Este RD se aplica al transporte regular de uso especial escolar cuando al menos la tercera parte de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar. También se incluyen dentro de su ámbito de aplicación: (i) los transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera en que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros menores de dieciséis años; (ii) los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años y (iii) los transportes privados complementarios de viajeros por carretera, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años (art. 1 RD 443/2001).

⁹ “Que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares” (art. 3.1 RD 443/2001).

¹⁰ La Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de contratos del sector público (en adelante, LCSP).

tarifas aprobadas por la Administración y existe libertad de precios (artículo 18 LOTT).

II.2 Transporte sanitario

La LOTT distingue entre transportes ordinarios y especiales, definiendo estos últimos como *“aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales [...] En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario”* (art. 66 LOTT).

El ROTT regula el transporte sanitario de pacientes y enfermos por carretera en sus artículos 133 a 138. De acuerdo con el artículo 133 del ROTT, el transporte sanitario es *“aquel que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto”*. Por tanto, el transporte sanitario implica el desplazamiento de pacientes por causas exclusivamente sanitarias, que necesariamente tendrá que ser accesible a las personas con discapacidad, de forma que su situación impida el desplazamiento con los medios ordinarios de transporte¹¹.

El [Real Decreto 1030/2006](#), de 15 de septiembre, por el que se establece la cartera de servicios comunes del sistema nacional de salud y el procedimiento para su actualización incluye, entre otras, las **prestaciones de transporte sanitario**, las cuales se definen como *“el transporte sanitario, terrestre, aéreo o marítimo, asistido o no asistido, según lo requiera la situación clínica de los pacientes, en los casos en que sea preciso para su adecuado traslado al centro sanitario que pueda atender de forma óptima la situación de urgencia”*.

Dicho Real Decreto regula, en su anexo VIII, la **cartera de servicios comunes** de prestación de transporte sanitario, que incluye: el transporte sanitario no asistido, que es el indicado para el traslado especial de enfermos o accidentados que no requieren asistencia técnico-sanitaria en ruta; y el transporte sanitario asistido, para el traslado de enfermos o accidentados que requieren asistencia técnico-sanitaria en ruta.

Cada uno de estos tipos de transporte requiere la utilización de distintos medios de equipamiento y de personal para la prestación del servicio¹². El transporte urgente

¹¹ [Artículo 19 \(Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud\)](#).

¹² La normativa reguladora de transporte sanitario terrestre ([Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de](#)

precisa un equipamiento tecnológicamente más avanzado y costoso, así como de personal sanitario.

Centraremos el análisis en el **transporte de pacientes cuyo traslado no revista carácter de urgencia ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas**. Se trata, por ejemplo, de pacientes o enfermos que necesitan trasladarse a un hospital o centro médico con el objeto de acudir a una consulta, una revisión o a un tratamiento periódico programado (como diálisis, radioterapia o sesiones de rehabilitación, entre otros). También englobaría otras situaciones similares como el desplazamiento a su domicilio una vez se les haya prestado la asistencia sanitaria correspondiente, los traslados de personal sanitario y su material y equipamiento sanitario o el traslado de muestras biológicas.

De acuerdo con el [Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipo sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera](#), este tipo de traslados **podrá ser realizado a través de las denominadas ambulancias no asistenciales** de clase A2 o de transporte colectivo, las cuales deben contar, al menos, con un conductor que ostente, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario previsto en el Real Decreto 710/2011¹³.

La realización de transporte sanitario exige, además de la autorización general de transporte público de viajeros (art. 42 LOTT), una autorización administrativa especial. Para obtenerla, entre otros requisitos, en los artículos 134 a 137 del ROTT se contienen los siguientes:

- Posibilidad de inmediata localización las 24 horas del día.
- En poblaciones de más de 20.000 habitantes, disponer de un local abierto al público.

[personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera](#)) especifica, en el artículo 2, las diferentes categorías de vehículos y sus equipamientos, distinguiendo dos grandes categorías de ambulancia, las "A": Ambulancias no asistenciales, que no están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta y se subdividen en Clase A1 o Convencionales y Clase A2 o Colectiva; y "B": Ambulancias Asistenciales, es decir, acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta, y se subdividen en Clase B: destinadas a proporcionar soporte vital básico (SVB) y atención sanitaria inicial y Clase C: destinadas a proporcionar soporte vital avanzado (SVA).

¹³ Véase [Real Decreto 710/2011, de 20 de mayo, por el que se establecen dos certificados de profesionalidad de la familia profesional Sanidad que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad](#).

- Número mínimo de vehículos: en la actualidad¹⁴ se exige un **mínimo de 5 vehículos**, frente a los 8 anteriormente exigidos.
- Cada vehículo debe contar con una certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad.

III. LICITACIONES EN EL ÁMBITO ESCOLAR

III.1 Caracterización del sector

En términos generales, el transporte escolar en España se realiza mayoritariamente a través de autocares, es decir, de vehículos automóviles especialmente acondicionados para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a 9 plazas, incluida la del conductor.

De acuerdo con datos del INE¹⁵, más de 230.000 alumnos utilizaron el autobús escolar en el año 2018 y cerca de 17.000 autobuses realizaron servicios de transporte escolar (alrededor de un 40% de toda la flota privada¹⁶). La cifra de negocios del transporte escolar en autocares se situó en torno a los 768 millones de euros en 2017¹⁷.

No obstante, en determinadas zonas rurales con baja densidad de población el transporte escolar se realiza, en ocasiones, en vehículos de turismo (taxis y VTC)¹⁸, es decir, de vehículos de pasajeros de tamaño reducido –hasta 9 plazas– que prestan un servicio de transporte público de viajeros entre distintos puntos del territorio.

En este sentido, cabe destacar, por ejemplo, el caso del Principado de Asturias, donde aproximadamente un tercio de las rutas de transporte escolar se realiza a

¹⁴ [Real Decreto 70/2019](#) de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

¹⁵ [INE \(2018\): Estadísticas de transporte de viajeros](#). No hay información sobre viajeros que se desplacen en vehículos de turismo para este fin.

¹⁶ Las autorizaciones de autobuses, en octubre de 2019, ascienden a 41.246 vehículos. (véase: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>)

¹⁷ [INE \(2017\): Estadística de Productos en el Sector Servicios](#).

¹⁸ Según la LOTT, tanto el servicio de taxi como la actividad de VTC quedan incluidos en la categoría de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.

través de taxis (650 autobuses y 300 taxis realizan a diario rutas de transporte escolar en Asturias¹⁹).

En cuanto a las licitaciones públicas de transporte escolar, es difícil determinar la importancia en términos cuantitativos de las realizadas en vehículos de turismo. Por ejemplo, en Asturias, donde el fenómeno guarda especial relevancia, la suma de las licitaciones realizadas (presupuesto base) en el último año y medio estaría en torno a los 2 millones de euros. En Cantabria, el presupuesto base ascendería a 1,2 millones de euros solamente para el curso escolar 2019/20 (suponiendo aproximando un 7,68% del importe de las licitaciones públicas de transporte escolar). En Extremadura²⁰ se han adjudicado, al menos, 0,7 millones de euros para el transporte de grupos de escolares inferiores a 9 alumnos²¹.

En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que estas cifras minoran la importancia del transporte escolar en vehículos de turismo, por cuanto que no se han considerado valores estimados de los contratos (que pueden aumentar considerablemente este presupuesto) y porque la muestra analizada no es exhaustiva, debido entre otros motivos a la heterogénea disparidad de fuentes existente.

III.2 Análisis de las licitaciones

Para el análisis de licitaciones, se ha extraído una muestra de contratos de la plataforma de contratación del sector público y de algunas plataformas de contratación autonómicas²². Cabe señalar que, a pesar del esfuerzo realizado para integrar los datos de las licitaciones publicadas en las distintas fuentes, se han encontrado numerosas carencias en la información disponible. La CNMC, en diferentes actuaciones, ha venido recordando que es preciso avanzar tanto en la integración de las diferentes bases de datos de contratos del Sector Público como en la mejora del rigor de la información publicada²³.

¹⁹ Véase

https://www.mptfp.gob.es/portal/delegaciones_gobierno/delegaciones/asturias/actualidad/notas_de_prensa/notas/2018/10/2018_10_22.html

²⁰ Véanse <http://doe.gobex.es/pdfs/doe/2019/200o/19080062.pdf> y

<http://doe.gobex.es/pdfs/doe/2019/570o/19080321.pdf>

²¹ Los pliegos distinguen 4 categorías de vehículos en función de las plazas requeridas en cada una de las rutas: (i) categoría VT (4 plazas); (ii) categoría A (8 plazas); (iii) categoría B (25 plazas) y (iv) categoría C (55 plazas). Se han considerado las cifras de las categorías VT y A, en las que se englobarían los vehículos de turismo.

²² Se ha utilizado básicamente en las búsquedas el código CPV 60130000.

²³ Véase el reciente estudio [E/CNMC/004/19](#): Radiografía de los procedimientos de Contratación Pública en España

El Anexo 1 recoge el listado de licitaciones que se han analizado en los tres sectores. En el ámbito escolar, se trata de un total de 32 licitaciones públicas que permiten la utilización de vehículos de turismo en algunos de sus concursos, que corresponden a las siguientes Comunidades Autónomas: Asturias (21 licitaciones), Aragón (5), País Vasco (3), Cantabria (1), Extremadura (1) y Galicia (1).

En las licitaciones analizadas, se examina la **presión competitiva tanto en términos del número de licitadores concurrentes como de bajas obtenidas en la adjudicación**. Centramos el estudio en las Comunidades de Asturias (donde solo se permite la participación de taxis, salvo excepciones puntuales) y País Vasco (que permite taxi y VTC).

En cuanto al **Principado de Asturias**, en la siguiente tabla se recogen las licitaciones de transporte escolar en vehículos de turismo en el período 2017-2019, que suman un total de 186 lotes (frente a los 41 lotes del transporte escolar que se realiza exclusivamente en autobús en el mismo período²⁴).

Tabla 1: Licitaciones vehículos autotaxi Asturias (2017-2019)

Nº	Expediente	Nº lotes	Nº licitadores	Licitadores medios
1	TE-001/2017	78	75	0,96
2	TE-002/2017	23	30	1,30
3	TE-002/2018	1	0	0,00
4	TE-003/2018	2	3	1,50
5	TE-004/2018	1	0	0,00
6	TE-005/2018	1	1	1,00
7	TE-006/2018	1	0	0,00
8	TE-007/2018	1	1	1,00
9	TE-008/2018	1	1	1,00
10	TE-009/2018	1	1	1,00
11	TE-010/2018	6	15	2,50
12	TE-011/2018	1	0	0,00
13	TE-012/2018	3	3	1,00
14	TE-013/2018	1	2	2,00
15	TE-014/2018	1	1	1,00
16	TE-015/2018	1	0	0,00
17	TE-016/2018	2	2	1,00
18	TE-017/2018	1	1	1,00
19	TE-018/2018	2	5	2,50
20	TE-021/2018	16	23	1,44
21	CO-021/2019	42	51	1,21
TOTAL		186	215	1,16

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en la sede electrónica del Principado de Asturias²⁵

²⁴ Véanse los expedientes [TE-001/2017](#) (20 lotes), [TE-003/2017](#) (6 lotes), [TE-001/2018](#) (6 lotes) y [CO-021/2019](#) (9 lotes). Los expedientes TE-001/2017 y CO-021/2019 incluyen tanto lotes de autocar como de vehículos auto-taxi.

²⁵ Véase <https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.a9e91620b6cbf682aea8c810100000f7/?vgnnextoid=d03773da84471110VgnVCM1000000100007fRCRD&i18n.http.lang=es>.

En la tabla anterior se puede observar que, en general, el **número de licitadores** para cada uno de los lotes es muy reducido (una media de 1,16 oferentes), existiendo lotes que quedan desiertos, lotes con un solo licitador (el 56% en 2017, el 51% en 2018 y el 50% en 2019) e incluso licitaciones (como el expediente TE-012/2018) en las que todos los lotes son adjudicados al mismo y único licitador.

Por otra parte, en las licitaciones identificadas se observa que **las ofertas ganadoras se encuentran, en general, muy próximas al presupuesto base**. En la Tabla 2, se indican los porcentajes de rebaja sobre el precio base en las licitaciones referidas en la Tabla 1. Como puede apreciarse, existe un buen número de licitaciones en las que no existe diferencia entre el precio base y el precio de adjudicación.

Tabla 2: Presupuesto base vs Ofertas ganadoras (Asturias 2017-2019)

Nº	Expediente	Licitadores medios	Presupuesto base	Ofertas ganadoras	% reducción
1	TE-001/2017	0,96	1.020.012,61	961.677,03	-5,72%
2	TE-002/2017	1,30	98.916,81	96.220,11	-2,73%
3	TE-003/2018	1,50	16.630,24	16.630,24	0,00%
4	TE-005/2018	1,00	7.744,00	7.744,00	0,00%
5	TE-007/2018	1,00	5.711,20	5.304,66	-7,12%
6	TE-008/2018	1,00	6.776,00	6.776,00	0,00%
7	TE-009/2018	1,00	19.946,61	19.946,61	0,00%
8	TE-010/2018	2,50	41.647,23	39.174,96	-5,94%
9	TE-012/2018	1,00	20.289,28	19.873,04	-2,05%
10	TE-013/2018	2,00	6.648,22	5.767,34	-13,25%
11	TE-014/2018	1,00	10.144,64	9.641,28	-4,96%
12	TE-016/2018	1,00	17.958,34	17.958,34	0,00%
13	TE-017/2018	1,00	18.392,00	18.392,00	0,00%
14	TE-018/2018	2,50	18.583,66	17.968,02	-3,31%
15	TE-021/2018	1,44	67.167,27	59.810,72	-10,95%
16	CO-021/2019	1,21	528.540,40	495.057,60	-6,33%
TOTAL			1.905.108,51	1.797.941,95	-5,63%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en la sede electrónica del Principado de Asturias²⁶.

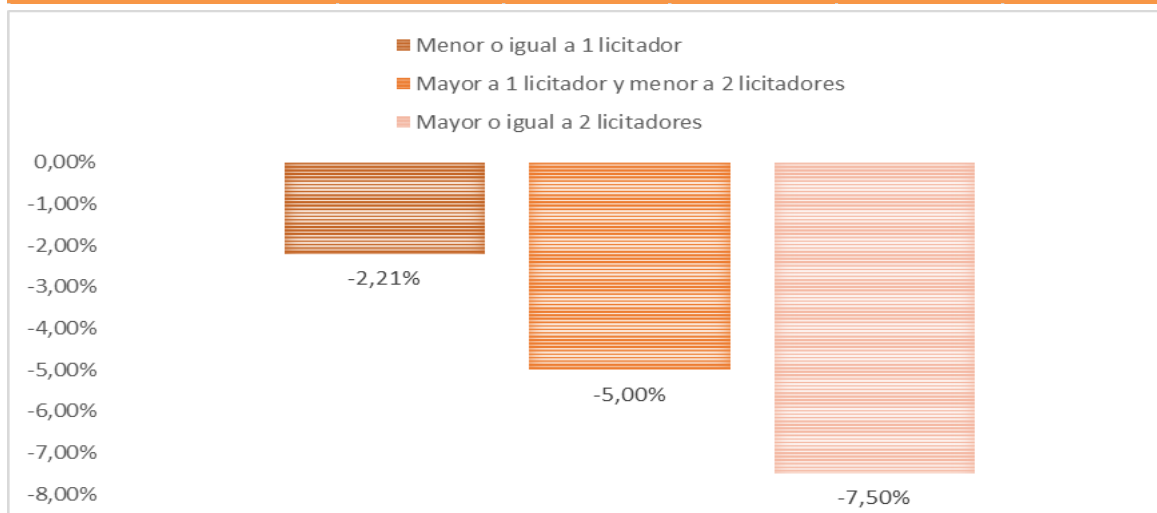
El gráfico 1 muestra, en relación con los expedientes reflejados en la tabla 2, la tendencia de que a mayor número de licitadores se produce una mayor reducción respecto al presupuesto base, es decir, las bajas ofertadas son mayores. Ello

²⁶ Véase

<https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.a9e91620b6cbf682aea8c810100000f7/?vgnnextoid=d03773da84471110VgnVCM1000000100007fRCRD&i18n.http.lang=es>

confirma la pérdida de eficiencia que se produce por tanto en las licitaciones con escasa concurrencia efectiva.

Gráfico 1: % reducción en función del número medio de licitadores



Fuente: Elaboración propia a partir de la información recogida en la tabla 2.

En situación diferente se encontraría la **Comunidad Autónoma del País Vasco**, donde se permite la participación en esta clase de licitaciones tanto de taxis como VTC. En la siguiente tabla se recogen las licitaciones de transporte escolar en vehículos de turismo en dicha Comunidad durante los cursos escolares 2017/2018 y 2018/2019, las cuales suman un total de 90 lotes.

Tabla 3: Licitaciones vehículos turismo Euskadi (2017/2018 y 2018/2019)

Nº	Expediente	Nº lotes	Nº licitadores	Licitadores medios
1	SE/07/17	49	170	3,47
2	SE/20/18	41	95	2,32
TOTAL		90	265	2,94

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en la sede electrónica de Euskadi. El expediente SE/20/19 (correspondiente a los cursos escolares 2018/2019 y 2020/2021) no ha podido ser considerado al no haberse adjudicado en la fecha de este informe.

En la tabla anterior se puede observar que, en general, el **número de licitadores para cada uno de los lotes es más elevado** (una media de 2,94 oferentes) que en el caso asturiano, siendo también menores los lotes con un solo licitador (en torno al 27% en ambos cursos escolares), los cuales se encuentran especialmente concentrados en la provincia de Gipuzkoa.

Se observa también un **porcentaje de reducción de las ofertas ganadoras respecto al presupuesto base notoriamente más elevado** (una disminución media del 16,98%), como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 4: Presupuesto base vs Ofertas ganadoras (Euskadi 2017/2018 y 2018/2019)

Nº	Expediente	Licitadores medios	Presupuesto base	Ofertas ganadoras	% reducción
1	SE/07/17	3,47	757.696,50	622.898,10	-17,79%
2	SE/20/18	2,32	494.237,70	416.479,14	-15,73%
TOTAL			1.251.934,20	1.039.377,24	-16,98%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en la sede electrónica de Euskadi²⁷.

III.3 Restricciones sobre la competencia identificadas

En las licitaciones públicas analizadas en el ámbito escolar, se han encontrado tres restricciones principales sobre la competencia:

- En algunas licitaciones solo permiten la participación de taxis, frente a otras que posibilitan la participación tanto de taxis como VTC. Esta restricción se ve amparada o reforzada por la regulación de un derecho de preferencia a favor de los taxis u otras limitaciones en la normativa.
- En algunos casos los lotes de algunas licitaciones se han diseñado agregando servicios a realizar por autocares con otros a realizar por turismos, lo cual puede limitar las posibilidades de participación de operadores de taxi y VTC.
- En ciertos casos solo pueden concurrir a las licitaciones los taxistas con licencia en alguno de los Ayuntamientos en cuyo territorio se produzca la recogida de los alumnos o esté ubicado el centro docente.

III.3.1 Reserva de participación a operadores de taxi

De las licitaciones analizadas, se aprecian diferencias entre Comunidades Autónomas respecto a las tipologías de operadores que pueden acceder a la licitación:

- Por un lado, en las licitaciones analizadas de **Asturias** y en algunas de **Aragón** (que afectan a las provincias de Huesca y Zaragoza) solamente se permite, en general, la concurrencia de operadores de taxi a las licitaciones públicas para la prestación del servicio de transporte escolar.
- Por otro lado, en las licitaciones analizadas del **País Vasco**, **Cantabria**, **Aragón** (en la provincia de Teruel), **Extremadura** y **Galicia** no existe impedimento en los pliegos a la participación en las licitaciones tanto de taxis como VTC.

²⁷ <https://www.contratacion.euskadi.eus/inicio/>

A continuación, se analiza con detalle la situación en cada una de las Comunidades Autónomas referidas.

En **Asturias**, la práctica totalidad de las licitaciones analizadas²⁸ contemplan la exigencia de disponer de una licencia de autotaxi para poder concurrir a la licitación, con la excepción de algunos lotes concretos²⁹. Esta situación favorable a los operadores de taxi deriva de la normativa autonómica. En efecto, la [Resolución de 5 de junio de 2017, de la Consejería de Educación y Cultura y de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se regula la prestación del servicio de transporte escolar para el alumnado de centros docentes públicos no universitarios en el Principado de Asturias](#) establece un derecho preferencial a favor del taxi en las licitaciones públicas de las rutas de transporte escolar de hasta un máximo de 8 estudiantes³⁰. Dicha preferencia no existía previamente y fue introducida en 2017³¹, bajo la justificación de la “*experiencia acumulada en los cursos escolares transcurridos*” (preámbulo de la Resolución de 5 de junio de 2017).

En **Extremadura**, los pliegos del Acuerdo Marco analizado³² no establecen, en principio, restricciones a ninguna clase de vehículos de turismo. No obstante, cabe señalar la existencia de restricciones que derivan de la normativa autonómica

²⁸ Solo permiten taxis las licitaciones [TE-001/2017](#); [TE-002/2017](#); [TE-002/2018](#); [TE-003/2018](#); [TE-004/2018](#); [TE-005/2018](#); [TE-006/2018](#); [TE-007/2018](#); [TE-008/2018](#); [TE-009/2018](#); [TE-010/2018](#); [TE-011/2018](#); [TE-012/2018](#); [TE-013/2018](#); [TE-014/2018](#); [TE-015/2018](#); [TE-016/2018](#); [TE-017/2018](#); [TE-018/2018](#); [TE-021/2018](#) y [CO-021/2019](#). En cambio, la licitación [TE-021/2018](#) parece admitir también a VTC en algunos lotes: “(..) *excepto para los siguientes lotes, en que se admiten turismos amparados por cualquier clase de autorización de transporte discrecional: 042-012, 030-005 y 016-010*”.

²⁹ En el pliego de prescripciones técnicas por las que se ha de regir el contrato de servicio de transporte escolar en el Principado de Asturias -enero a junio de 2019-

³⁰ Concretamente, en su artículo 13 establece que las rutas en las que se transporten hasta 8 alumnos –o 7 si fuese necesaria la presencia de acompañante– “*deberán ser prestadas con turismos amparados por licencia de autotaxi otorgada por alguno de los Ayuntamientos en cuyo territorio se recojan los alumnos o esté ubicado el centro docente, salvo que resulte aconsejable disponer de un mayor número de plazas (...) en cuyo caso podrán ser prestadas por vehículos amparados por autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en autobús (VD)*”. Solo en el supuesto de que no estuviera disponible ningún autotaxi, las rutas podrán ser prestadas por turismos amparados por cualquier clase de autorización de transporte discrecional.

³¹ La Resolución de 5 de junio de 2017 modifica la [Resolución de 17 de julio de 2013](#). En esta última no se regulaba este derecho de preferencia. En concreto, el artículo 11 de la Resolución de 17 de julio de 2013 preveía que las rutas de transporte escolar “*...deberán ser prestadas con vehículos amparados por autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en turismos (VT)*”.

³² El Acuerdo Marco para el servicio de transporte a centros docentes de la Consejería de Educación y Empleo (Expte. AM-01-2016) para los cursos escolares 2016/2017 y 2017/2018. Este AM ha sido prorrogado 2 años para los cursos escolares 2018/2019 y 2019/2020 (véase Anuncio de 12 de junio de 2018 por el que se da publicidad a la formalización de la prórroga del Acuerdo citado).

(Decreto 277/2015, de 11 de septiembre, por el que se regulan, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, los servicios de transporte público interurbano en automóviles de turismo, y se fijan determinadas obligaciones relacionadas con los servicios de transporte público interurbano en autobús), la cual solo permite la concurrencia de licencias de taxi para la prestación de estos servicios³³. En la misma línea, se ha encontrado limitaciones en la Ordenanza Reguladora del Servicio Municipal de Autotaxi del Ayuntamiento de Mérida, incluso señalando la consideración como falta leve del hecho de que la entidad contratante no exija la presentación de la licencia de taxi³⁴.

En **Aragón**, la normativa autonómica, a través de la Orden de 14 de mayo de 2013³⁵, delega en los Directores de los Servicios Provinciales de Educación, Universidad, Cultura y Deporte la facultad de contratación del servicio de transporte escolar, así como su seguimiento, evaluación y, en su caso, resolución. Adicionalmente hay que tener en cuenta que, a través del Decreto 149/2018³⁶, de 4 de septiembre, se autoriza la delegación de competencias en materia de transporte escolar de la Comunidad Autónoma de Aragón a las comarcas de Sobrarbe, La Ribagorza, La Jacetania, Alto Gállego, Cuencas Mineras, Maestrazgo y al municipio de Barbastro para el curso 2018/2019. Es precisamente en una de estas comarcas (Alto Gállego) donde se enmarca una de las licitaciones analizadas en la provincia de Huesca. Por este motivo existen diferencias substanciales en cada una de las provincias.

En efecto, las licitaciones analizadas solo permiten la concurrencia de operadores de taxi en las provincias de **Huesca**³⁷ y **Zaragoza**³⁸. Los pliegos de estas

³³ En concreto, el art. 17 del Decreto 277/2015, de 11 de septiembre, solamente considera a los vehículos con licencia de taxis para la realización del transporte público regular de uso especial.

³⁴ Art. 90.10.i (http://merida.es/descargas/ordenanzas/ordenanza_reguladora_taxi.pdf).

³⁵ ORDEN de 14 de mayo de 2013, de la Consejera de Educación, Universidad, Cultura y Deporte, por la que se dictan normas para la organización y funcionamiento del servicio complementario de transporte escolar en la Comunidad Autónoma de Aragón.

³⁶ DECRETO 149/2018, de 4 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se autoriza la delegación de competencias en materia de transporte escolar de la Comunidad Autónoma de Aragón a las comarcas de Sobrarbe, La Ribagorza, La Jacetania, Alto Gállego, Cuencas Mineras, Maestrazgo y al municipio de Barbastro para el curso 2018/2019.

³⁷ Véase el Expte. (A02004969)-1/2020/HUEDUC/TRANSPORTE: Prestación del servicio de transporte escolar en la provincia de Huesca para los cursos 2019/2020 y 2020/2021 (21 lotes) y la licitación en la comarca de Alto Gállego (Huesca) <http://www.comarcaaltogallego.es/es/menu-general/informacion-institucional/contratacion-publica/contratos-de-suministro,-servicios-y-obras.aspx>.

³⁸ Véase el Expediente TE 1/2017: Transporte escolar del alumnado de Educación Infantil y Primaria y de Educación Especial de la provincia de Zaragoza los cursos 2018-2019 y 2019-2020, y posible prórroga.

licitaciones establecen que serán objeto de exclusión aquellos licitadores que no dispongan del certificado expedido por el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda que, entre otros aspectos, contendrá mención expresa de que el transportista cuenta con concesión o autorización administrativa que habilite para llevar a cabo el transporte regular o discrecional, tipo VD (autocares) o VT (taxis).

En cambio, la licitación analizada en la provincia de **Teruel**³⁹ permite la presentación tanto de vehículos autotaxi como de VTC. El texto es muy similar al de las provincias de Huesca y Zaragoza pero se incluye adicionalmente, en el apartado 6.1 del pliego de prescripciones técnicas una mención expresa a las VTC⁴⁰.

En el **País Vasco**, los tres pliegos analizados permiten que se presenten a las licitaciones vehículos de turismo tanto auto-taxis como VTC. De esta forma, en el apartado “Habilitación empresarial o profesional exigible en el momento de presentar oferta”⁴¹ se señala que debe “*contar con autorización para la realización de la actividad de arrendamiento especial de vehículos de turismo con conductor (VTC) o bien autorización para el transporte público de viajeros en taxi (VT)*”. La normativa autonómica permite la concurrencia de ambas modalidades de licencias⁴².

En **Cantabria**, los pliegos analizados también permiten la concurrencia de ambas clases de licencias (taxis y VTC), al exigirse únicamente la disponibilidad de autorización para realizar la actividad o prestación que constituya el objeto del contrato (tarjeta de Transporte VD si el vehículo requerido dispone de 9 o más plazas o VT/VTC si el vehículo requerido dispone de menos de 9 plazas)⁴³. Por otro

³⁹ Véase el [Expediente \(A02004972\)-CONMY 2019 1800000863: Transporte escolar en la provincia de Teruel cursos 2019/2020 y 2020/2021 en 3 lotes \(3 rutas\) y curso 2019/2020 en 8 lotes \(8 rutas\) con posibilidad de prórroga para los cursos 2021/2022 y 2022/2023 para los primeros, y posibilidad de prórroga para el curso 2020/2021 para los ocho lotes restantes.](#)

⁴⁰ Los [pliegos técnicos](#) exigen un certificado expedido por el Departamento de Transportes que contenga una mención expresa a que el transportista cuente con “concesión o autorización administrativa que habilite para llevar a cabo el transporte regular o discrecional, tipo VD, VT, VTC... (,,)“.

⁴¹ [Servicio de transporte escolar, en vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluida la del conductor, con destino a los centros escolares dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Curso escolar 2017/2018](#) (expte. SE/07/17), [Curso escolar 2018/2019](#) (expte. SE/20/18) y [Curso escolar 2019/2020 y 2020/2021](#) (expte. SE/20/19).

⁴² [Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de automóviles de turismo](#) (art. 54).

⁴³ Véase el [expediente S09TRA2000: Servicio de transporte escolar para el curso escolar 2019/2020 en la Comunidad Autónoma de Cantabria.](#)

lado, debe destacarse igualmente que la Ley 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera regula en la sección 3ª (artículos 31 y 32) los transportes regulares de uso especial, como el escolar, no estableciendo ninguna limitación a los VTC en esta Comunidad Autónoma.

Finalmente, en **Galicia**, la normativa autonómica permite la prestación de servicios de transporte regular de uso especial (como el transporte escolar) en vehículos de turismo en determinados supuestos⁴⁴. En los pliegos analizados parece permitirse la concurrencia de taxis y VTC⁴⁵. No obstante, aunque la redacción literal del artículo 39.4 de la normativa gallega ([Decreto 103/2018, de 13 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia](#)) parece amparar a todo tipo de vehículos de turismo (tanto taxi como VTC) para la realización de este tipo de transporte, surgen serias dudas sobre su aplicación a los VTC, ya que tanto el resto del artículo 39 (Condiciones de contratación del servicio) como el capítulo en el que se encuentra (Capítulo III: Régimen jurídico de ejercicio de la actividad de taxi) se refieren en exclusiva a los vehículos autotaxi.

III.3.2 Reserva de participación a tipos de vehículos concretos

En general, en las licitaciones analizadas, se ha constatado que los tipos de vehículos admitidos en cada uno de los lotes se hacen depender del número de alumnos de cada ruta escolar. Así, normalmente, para rutas de hasta 9 alumnos se exigen turismos, y solo en algunos casos se permite que puedan concurrir autobuses; mientras que para rutas de más alumnos se exigen autobuses, sin que puedan acceder turismos, estableciendo, en algunos casos, distinciones entre autobuses pequeños y grandes en función de los alumnos de las rutas. Esta predeterminación de los vehículos admisibles no permite auto organizarse a las empresas y limita las fuentes de competencia. Por ejemplo, una ruta con 12 alumnos podría ser servida no solo por un autobús, sino también por 2 turismos. Algunos ejemplos de esta restricción:

⁴⁴ En concreto, cuando: (i) los grupos homogéneos y específicos de personas usuarias a los que vayan a servir tengan un único centro concreto de actividad común en el que el transporte tenga su origen o destino; (ii) aun existiendo varios centros de actividad en los que el transporte tenga su origen o destino, cuando por su carácter de establecimientos de la misma persona titular o de similar actividad, unido, en su caso, a la inmediata cercanía geográfica o a otras circunstancias concurrentes, quede en todo caso garantizado que van a servir a un grupo homogéneo y específico de personas usuarias, cualitativamente diferentes de los servicios de uso general. ([Decreto 103/2018, de 13 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia](#), art. 39.4).

⁴⁵ Debe contar con la autorización de transporte regular uso especial, sin más detalle (cláusula 7.7.11 del PCAP). [Expte. 1A/2019/TE](#).

- En las licitaciones analizadas en Asturias y en el País Vasco, se establecen licitaciones separadas para los vehículos de turismo y de autocar.
- En las licitaciones analizadas en Cantabria y en Aragón, se establecen licitaciones conjuntas para autocares y vehículos de turismo, pero se especifica a qué lotes pueden presentarse cada uno de estos tipos de vehículo, por lo que el efecto final es similar al de licitaciones separadas para cada tipo de vehículo.
- En las licitaciones analizadas en Cantabria y Extremadura, se establecen distinciones en los autocares admitidos en cada uno de los lotes en función del número de estudiantes de las rutas escolares (si bien en Extremadura se permite ofertar vehículos de superior categoría a la requerida).

III.3.3 Limitación a competidores con licencia local

En el caso de Asturias, los pliegos imponen la limitación de que solo puedan participar taxistas con licencia en alguno de los Ayuntamientos en cuyo territorio se produce la recogida de los alumnos o esté ubicado el centro docente. Esta es una restricción que deriva de la regulación, en concreto el artículo 13.1 de la Resolución de 5 de junio de 2017 ya citada establece que las rutas en las que se transporten hasta 8 alumnos o alumnas, o hasta 7 si fuera necesaria la presencia de acompañante, deberán ser prestadas con turismos amparados por licencia de autotaxi⁴⁶ otorgada por alguno de los Ayuntamientos en cuyo territorio se recojan los alumnos o esté ubicado el centro docente.

Esta clase de restricciones no se han detectado en las demás Comunidades Autónomas analizadas.

III.4 Análisis de necesidad y proporcionalidad de las restricciones identificadas

Como se ha explicado en el apartado anterior, se han detectado situaciones en las que la regulación o los pliegos de licitaciones reservan u otorgan preferencia a la participación a vehículos con licencia de autotaxi en Asturias, Extremadura y en algunas provincias de Aragón (Huesca y Zaragoza). En segundo lugar, se han detectado restricciones a la participación de determinadas clases de vehículos en función del número de alumnos de la ruta. Finalmente, se han detectado reservas a operadores con licencia local para la participación en las licitaciones.

Estas restricciones suponen limitaciones a la competencia y al ejercicio de actividades económicas, por lo que solo pueden ser aceptables si se fundamentan

⁴⁶ Solo si no se dispusiera de taxis podrían prestar el servicio otros vehículos autorizados.

en razones imperiosas de interés general y son proporcionadas a estas. Sin embargo, no se han encontrado justificaciones adecuadas para las restricciones identificadas.

En cuanto a la restricción a la participación de operadores VTC, debe señalarse que no deriva del marco regulatorio estatal. En efecto, según lo establecido en el artículo 181.2 del ROTT, las habilitaciones VTC permiten prestar el servicio a vehículos de hasta 9 plazas, por lo que, a priori, no existiría impedimento para que los titulares de dichas autorizaciones pudieran prestar el servicio de transporte escolar.

Adicionalmente, debe reseñarse que **tanto los vehículos autotaxi como los VTC cumplen la normativa de seguridad** establecida en el referido Real Decreto 443/2001 sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, y que ambos tipos de conductores están habilitados para el transporte escolar a través de la categoría B del Permiso Único Europeo de Conducción. Es decir, los poderes públicos ya han tenido en cuenta la necesaria protección de los menores en materia de transporte escolar al regular las condiciones de seguridad que deben cumplir tanto los vehículos autocares como los vehículos de turismo (taxis y VTC).

En este sentido, es muy reveladora la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de 26 de mayo de 2014⁴⁷. La Sentencia versa sobre si los vehículos de menor tamaño que los autocares pueden utilizarse para transporte escolar. Pues bien, la Sentencia reconoce que los taxis (y, por ende, todos los vehículos de turismo) están capacitados, habilitados y autorizados para realizar servicios de transporte escolar: *“no se puede decir que los vehículos de turismo no cumplan con los requisitos establecidos para realizar transporte escolar en su normativa reguladora, toda vez que en el artículo 4.3⁴⁸ del Real Decreto 443/2001 se establecen los requisitos que deben cumplir estos vehículos”*.

En los casos de Asturias y Extremadura, las restricciones derivan de normativa autonómica, que posteriormente se plasma, en el caso asturiano, en los pliegos de licitaciones públicas. Sin embargo, ni la norma asturiana (Resolución de 5 de junio de 2017) ni la extremeña (Decreto 277/2015) motivan la restricción. En el caso de Asturias, la única explicación que ofrece el preámbulo de la norma es que *“la experiencia adquirida en los cursos escolares transcurridos deriva en la necesidad*

⁴⁷ [Sentencia de 26 de mayo de 2014 del TSJ Asturias 1629/2014.](#)

⁴⁸ El artículo 4.3 establece los requisitos que deben cumplir los vehículos de la categoría M1, los cuales se definen, de acuerdo con el [Reglamento \(UE\) 2018/858 del parlamento Europeo y del Consejo](#), de 30 de mayo de 2018, como los vehículos de motor que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie, independientemente de que el número de plazas de asiento se limite o no a la plaza de asiento del conductor. Es decir, se corresponde con la definición de vehículo de turismo.

de precisar aspectos concretos en la tipología de los vehículos“. En el caso de Extremadura, la norma no explica por qué se habilita únicamente a los taxis para la prestación de servicios de transporte regular de pasajeros y no a los VTC.

Por su parte, en el caso de Aragón, las restricciones encontradas en las licitaciones no cuentan con amparo en la normativa autonómica. Los pliegos tampoco explican las razones por las que se produce esta limitación.

Además, tales restricciones no existen en otras Comunidades Autónomas, como País Vasco, Cantabria, Galicia⁴⁹ o en la provincia de Teruel (Aragón). Ello debilita la posibilidad de que esta restricción sea necesaria para la preservación de razones imperiosas de interés general que no se hubieran explicitado en los casos de Asturias, Aragón (provincias de Huesca y Zaragoza) o Extremadura.

En cuanto a las restricciones a la participación de determinadas clases de vehículos en función del número de alumnos de la ruta, tampoco se aportan razones que lo justifiquen en los pliegos analizados. No parece que exista ninguna razón imperiosa de interés general que justifique impedir que sean en determinados casos los operadores de transporte quienes elijan los medios de transporte que consideren más indicados, dentro de las exigencias de seguridad, frecuencias u horarios de los pliegos.

Finalmente, en cuanto a la exigencia de contar con una licencia local para la concurrencia a las licitaciones, se trata de una discriminación por razón de establecimiento que no se motiva en ninguno de los pliegos analizados ni tiene base en la normativa estatal o local.

En conclusión, no se aprecian razones imperiosas de interés general que justifiquen las restricciones identificadas.

IV. LICITACIONES EN EL ÁMBITO LABORAL

IV.1 Caracterización del sector

El transporte especial laboral se puede definir como el destinado a transportar exclusivamente a colectivos laborales homogéneos (trabajadores de empresa, militares, líneas de servicio a aeropuertos o a estaciones de trenes para el transporte de tripulaciones, etc.), ya sea dentro del mismo término municipal (urbano) o entre distintos términos municipales.

⁴⁹ Sin perjuicio de que en el caso gallego la normativa es ambigua y plantea algunas dudas interpretativas.

Este transporte laboral puede ser prestado tanto por autocares como por vehículos de turismo (taxis o VTC), si bien resulta mayoritario el prestado en autocares. De acuerdo con los datos del INE⁵⁰, casi 80.000 trabajadores utilizaron el autocar de la empresa en el año 2018 para acudir a sus centros de trabajo u otros lugares de trabajo. La cifra de negocios del transporte laboral en autocares se situó en torno a los 195 millones de euros en el 2017⁵¹.

En cuanto a las licitaciones públicas de transporte laboral en vehículos de turismo, la suma de los presupuestos base de las licitaciones que se describen a continuación está en torno a los 2 millones de euros. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que esta cuantificación debe tomarse como meramente orientativa por cuanto que no se han considerado valores estimados de los contratos (que normalmente pueden aumentar considerablemente el presupuesto) y porque la muestra analizada no es exhaustiva, debido entre otros motivos a la heterogénea disparidad de fuentes existente.

IV.2 Análisis de las licitaciones

Para el análisis de licitaciones, se ha extraído una muestra de contratos de la plataforma de contratación del sector público y de algunas plataformas de contratación autonómicas. El Anexo 1 refiere el listado de licitaciones que se han analizado.

En el ámbito laboral, la muestra abarca un total de 7 licitaciones públicas que permiten la utilización de vehículos de turismo en algunos de sus concursos, que corresponden a las siguientes Comunidades Autónomas: Asturias (1), C. Valenciana (1), Cataluña (1), Castilla y León (1), C. de Madrid (1), Galicia (1) y C.F. de Navarra (1).

En las tablas 5 y 6 se recogen las licitaciones de transporte laboral en vehículos de turismo en las licitaciones analizadas, haciendo especial seguimiento del número de licitadores presentados y de las bajas obtenidas.

⁵⁰ [INE \(2018\): Estadísticas de transporte de viajeros.](#)

⁵¹ [INE \(2017\): Estadística de Productos en el Sector Servicios.](#)

Tabla 5: Licitaciones de transporte laboral

Nº	Expediente	Comunidad Autónoma	Nº lotes	Nº licitadores	Licitadores medios
1	HJAR 2017/01A (lote 12)	Asturias	1	4	4,00
2	CNMY18/DGJ/21	Comunidad Valenciana	1	1	1,00
3	18NHBSER276	Cataluña	1	3	3,00
4	2020007767	Castilla y León	1	2	2,00
5	PcPG/2018/3978 16	Galicia	22	32	1,45
6	2016-3-60	Comunidad de Madrid	1	1	1,00
7	Servicio Navarro de Salud	Navarra	1	1	1,00
TOTAL			28	44	1,57

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en las sedes electrónicas de las diferentes Comunidades Autónomas.

Tabla 6: Presupuesto base vs Ofertas ganadoras (Transporte laboral)

Expediente	Comunidad Autónoma	Licitadores medios	Presupuesto base	Ofertas ganadoras	% reducción
HJAR 2017/01A (lote 12)	Asturias	4,00	11.659,82	11.527,82	-1,13%
CNMY18/DGJ/21	Comunidad Valenciana	1,00	600.000,00	554.423,52	-7,60%
18NHBSER276	Cataluña	3,00	60.000,00	60.000,00	0,00%
2020007767	Castilla y León	2,00	69.421,49	69.421,48	0,00%
PcPG/2018/3978 16	Galicia	1,45	1.066.872,40	990.012,60	-7,20%
2016-3-60	Comunidad de Madrid	1,00	15.306,50	15.306,50	0,00%
Servicio Navarro de Salud	Navarra	1,00	239.232,00	239.232,00	0,00%
TOTAL			2.062.492,21	1.939.923,92	-5,94%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en las sedes electrónicas de las diferentes Comunidades Autónomas

En las tablas anteriores se puede observar que, en general, el número de licitadores es bastante reducido (una media de 1,57 oferentes) y que las ofertas ganadoras se

encuentran muy próximas al presupuesto base, siendo exactamente dicho importe en cuatro de las licitaciones analizadas.

IV.3 Restricciones sobre la competencia identificadas

La principal restricción identificada se refiere a la reserva de participación en las licitaciones públicas a los vehículos con licencia de autotaxi. No se ha encontrado, con carácter general, normativa autonómica que recoja estas restricciones, salvo en el caso de Extremadura.

En la licitación convocada por **Asturias** para la prestación de diversos transportes en un área del Principado, en los lotes 1 al 12 se determina que el transporte de profesionales (personal sanitario) debe realizarse a través de **vehículos autotaxi**⁵². Esta restricción queda plasmada de forma explícita en el [Acta de la mesa de contratación \(9/08\)](#) del expediente citado al argumentar la exclusión de un licitador del lote 12 al “*no disponer de autorización de transportes para realizar transporte discrecional de viajeros en vehículos de auto-taxi*”. En este caso particular, la restricción a la competencia mencionada supuso la exclusión en la licitación de la oferta más ventajosa desde el punto de vista económico (con una reducción en torno al 20% sobre el importe finalmente adjudicado⁵³).

Esta misma clase de reserva a favor del taxi se observa en el contrato para servicio de taxi y transporte para el personal vinculado a los órganos judiciales en la provincia de Castellón de la **Comunidad Valenciana**⁵⁴, en el contrato de Servicio de transporte de personal mediante taxis para el Banco de Sangre y Tejidos en la **Generalitat de Cataluña**⁵⁵, en el contrato para servicio de transporte en taxi dentro de la ciudad de Valladolid y con la mayor inmediatez, de los profesionales sanitarios que trabajan en los dos puntos de atención continuada de la ciudad de **Valladolid**, a los domicilios de los usuarios del sistema sanitario que han solicitado asistencia sanitaria para la práctica de las actuaciones sanitarias que se precisen en **Castilla**

⁵² Contratación del servicio de transporte de personal de atención continuada, de muestras para análisis, materiales y documentos entre Hospital de Jarrío y diversos centros de salud y consultorios Área Sanitaria I y otras instituciones y organismos oficiales y traslado de especialistas desde Hospital San Agustín de Avilés al Hospital de Jarrío para atender consultas ([HJAR 2017/01A](#)).

⁵³ Véase:
https://www.asturias.es/Proveedores/FICHEROS/ESTRUCTURA%202011/ENTES%20PUBLICOS/SERVICIO%20DE%20SALUD%20DEL%20PRINCIPADO%20DE%20ASTURIAS/Resolucion_Adjudicacion_Parcial_Lotes_12_y_14_HJAR_2017_01_A.pdf

⁵⁴ [CNMY18/DGJ/21](#)

⁵⁵ [18NHBSER276](#)

y **León**⁵⁶, y en el contrato servicio de transporte para el personal adscrito al servicio de hospitalización a domicilio del Hospital Universitario 12 de octubre y centros de especialidades, en la **Comunidad de Madrid**⁵⁷.

En **Extremadura**, en línea con lo señalado para el transporte escolar, la restricción deriva de la normativa autonómica, que solo permite la concurrencia de licencias de taxi para la prestación de estos servicios⁵⁸.

En sentido contrario, en otras Comunidades Autónomas se permite la prestación de los servicios de transporte regular laboral por cualquier vehículo turismo adecuado para los traslados. Por ejemplo, el contrato para el servicio de traslado del personal sanitario desde centros dependientes de la Gerencia de Gestión Integrada de Lugo, Cervo y Monforte de Lemos en la **Xunta de Galicia**⁵⁹ o en el concurso del servicio de transporte del personal sanitario, y de su material y equipamientos clínicos, del Servicio de Urgencias Extrahospitalarias de Atención Primaria del Servicio Navarro de Salud-Osasunbidea en la **Comunidad Foral de Navarra**. Es más, en este último, el [Pliego de Prescripciones Técnicas](#) diferencia entre un servicio de atención urgente y un servicio de atención programada, pudiendo presentarse cualquier persona que disponga de un vehículo tipo turismo autorizado, incluyendo de esta manera a los vehículos-taxi y a los VTC⁶⁰.

IV.4 Análisis de necesidad y proporcionalidad de las restricciones identificadas

A grandes rasgos, las características de este mercado de transporte especial laboral son similares a las del transporte escolar, con la diferencia de que no les resultan de aplicación los requisitos establecidos en el Real Decreto 443/2001.

⁵⁶ [2020007767](#)

⁵⁷ [2016-3-60](#)

⁵⁸ En concreto, el art. 17 del [Decreto 277/2015, de 11 de septiembre, por el que se regulan, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, los servicios de transporte público interurbano en automóviles de turismo, y se fijan determinadas obligaciones relacionadas con los servicios de transporte público interurbano en autobús](#), solamente considera a los vehículos con licencia de taxis para la realización del transporte público regular de uso especial.

⁵⁹ [PcPG/2018/397816](#). En el pliego de Galicia aparece la restricción de que, además de los VTC, solamente pueden presentarse los taxistas con licencia municipal del Ayuntamiento donde radique el centro que da nombre al lote.

⁶⁰ En el caso de la atención urgente se requiere una serie de requisitos, entre otros, vehículos de mayor tamaño (tipo monovolumen) y espacio suficiente y adecuado para trasladar y llevar adecuadamente el material de diagnóstico, tratamiento y reanimación (que será aportado por el Servicio Navarro de Salud). Mientras que, en el caso de atención programada, las empresas deben instalar un módulo de almacenamiento en el maletero o espacio trasero del vehículo con cajetines y dispositivos adecuados para el transporte de fármacos, sueros, férulas y diverso material sanitario.

Por lo tanto, ha de tenerse en cuenta que, según lo establecido en el artículo 181.2 del ROTT, las autorizaciones de VTC habilitan para prestar el servicio a vehículos de hasta 9 plazas, por lo que, *a priori*, no existiría ningún motivo que impidiese a los titulares de dichas autorizaciones prestar el servicio de transporte especial laboral.

No obstante, ninguno de los pliegos analizados ofrece explicación para la limitación de participación a los vehículos con licencia de autotaxi. Tampoco se ofrece justificación en la regulación autonómica analizada (Extremadura).

Ni tampoco, en el caso de la licitación de Asturias, se han expuesto razones imperiosas de interés general que podrían justificar la restricción en las respuestas de los órganos de contratación consultados.

En conclusión, no se aprecian razones imperiosas de interés general que justifiquen las restricciones identificadas.

V. LICITACIONES EN EL ÁMBITO SANITARIO

V.1 Caracterización del sector

De acuerdo con los precedentes de competencia nacionales⁶¹ y europeos⁶², se han venido distinguiendo dos tipos de servicios de transporte sanitario: los **servicios urgentes** y los **servicios no urgentes**. El transporte sanitario urgente supone el traslado de una persona accidentada o paciente en una situación que implique riesgo vital o daño irreparable para la salud del afectado.

El transporte sanitario no urgente engloba el resto de traslados sanitarios, en los que no existe una situación de urgencia, aun cuando el paciente precise ayuda en el traslado a algún centro sanitario o a su domicilio para recibir atención médica puntual o periódica (consulta, tratamiento o prueba diagnóstica), por indicación médica expresa.

Según los últimos datos⁶³, hay registradas en España casi 300 empresas autorizadas para la prestación de servicios de transporte sanitario terrestre, que conjuntamente contarían con un parque de 11.700 ambulancias. El volumen de negocios en 2018 se aproxima a los 1.400 millones de euros (con un crecimiento

⁶¹ [C/0702/15 AMBUIBÉRICA/AMBULANCIAS RODRIGO/EMERGENCIAS SANITARIAS](#) y [C/0396/11 PROA CAPITAL/A. REUS-ST.S.](#)

⁶² [Sentencia del TJCE, C-475/99 Ambulanz Glóckner de 25 de octubre de 2001.](#)

⁶³ <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>. Datos a noviembre de 2019.

del 3% en el último ejercicio) apreciándose una cierta tendencia a la concentración⁶⁴ de la oferta en los últimos años. Se trata de un mercado en expansión, como consecuencia del envejecimiento de la población⁶⁵ y del incremento de enfermedades crónicas.

Por el lado de la oferta, como resultado de la evolución del mercado conviven, en la actualidad, un elevado número de empresas pequeñas de dimensión local junto con un número reducido de empresas de mayor dimensión, resultado de su propio crecimiento orgánico o del proceso de concentración en el sector y de la entrada de grupos multinacionales.

Por el lado de la demanda, hay tres grandes categorías de demandantes de estos servicios: los sistemas públicos autonómicos de salud, las aseguradoras privadas e igualatorios y las mutuas.

Si bien el mix de clientes de cada operador varía en atención a su cartera de clientes específica, la demanda de los servicios de transporte sanitario terrestre urgente y no urgente está principalmente constituida por las Administraciones públicas (en torno al 90%), que recurren a los operadores privados para satisfacer la necesidad de desplazar a hospitales u otros centros sanitarios a personas enfermas o accidentadas.

La competencia se desarrolla, principalmente, mediante procesos de licitaciones públicas y privadas, correspondiendo, en el caso de los concursos públicos, a cada Consejería o Servicio de Salud determinar si se licita de forma conjunta o separada el transporte sanitario urgente y no urgente.

Por lo que se refiere al transporte sanitario específicamente en vehículos de turismo, no se han podido obtener datos desagregados, si bien, de modo orientativo, debe señalarse que las sumas de las licitaciones (presupuesto base) que se describen más adelante en este informe estarían en torno a los 3 millones de euros.

Adicionalmente cabe señalar, a modo de ejemplo, que en una reciente licitación de la prestación del servicio de transporte sanitario terrestre en la Región de Murcia

⁶⁴ Los 10 primeros operadores reunieron casi la mitad del mercado (49,70%) en 2017. Véase [Observatorio Sectorial DBK de Informa, 2018](#).

⁶⁵ En 2050 España tendrá el segundo ratio de dependencia de la vejez más elevado de la OCDE, después de Japón (véase <https://www.oecd.org/spain/PAG2017-ESP.pdf>). No en vano, la OCDE estima que el gasto sanitario total en España se incrementará hasta el 7% del PIB en 2060 (desde unos niveles en torno al 6% del PIB en la actualidad). Véase https://www.oecd-ilibrary.org/public/spending-on-health-care-as-a-percentage-of-gdp-2013-to-2060_5jln2tz9v7r7.xls?itemId=%2Fcontent%2Fcomponent%2Fhealth_glance_eur-2016-graph195-en&mimeType=vnd.ms-excel

del año 2018⁶⁶, se incluía la prestación del servicio de transporte colectivo de enfermos de diálisis a través de 32 ambulancias no asistenciales colectivas o de la clase A2, con un presupuesto anual de 1,8 millones de euros (que representa, en este caso, el 4,85% del total de licitación de transporte sanitario terrestre en dicha comunidad autónoma). Este último porcentaje podría utilizarse como una aproximación preliminar del mercado de transporte sanitario terrestre susceptible de ser cubierto a través de vehículos de turismo⁶⁷.

V.2 Análisis de las licitaciones

Para el análisis de licitaciones, se ha extraído una muestra de contratos de la plataforma de contratación del sector público y de algunas plataformas de contratación autonómicas. El Anexo 1 refiere el listado de licitaciones que se han analizado.

En el ámbito sanitario, se trata de un total de 4 licitaciones públicas que permiten la utilización de vehículos de turismo en algunos de sus concursos, que corresponden a las siguientes Comunidades Autónomas: País Vasco (2), Illes Balears (1) y Asturias-Cantabria (conjunta, 1 licitación). Adicionalmente, se ha detectado la existencia de un convenio en la Comunidad de Madrid para prestar el servicio de transporte y se han analizado dos licitaciones reservadas a ambulancias en las Comunidades Autónomas de Murcia y Cantabria.

En las siguientes tablas se recogen las licitaciones analizadas de transporte sanitario en vehículos de turismo:

Tabla 7: Licitaciones de transporte sanitario					
Nº	Expediente	Comunidad Autónoma	Nº lotes	Nº licitadores	Licitadores medios
1	SER-17-101-OSA	País Vasco	3	7	2,33
2	2017/018/01	País Vasco	3	3	1,00
3	HUSE 15/18	Illes Balears	1	1	1,00
4	LICT/99/029/2017/0069	Asturias y Cantabria	2	6	3,00
TOTAL			9	17	1,89

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en las sedes electrónicas de las diferentes Comunidades Autónomas. No se han incluido en la tabla los datos del convenio de la

⁶⁶ Véase el [expediente CSE/9999/1100853461/18](#).

⁶⁷ En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que estas cifras son a la baja, por cuanto no se han considerado valores estimados de los contratos (que normalmente pueden aumentar considerablemente este presupuesto) y porque la muestra aquí analizada no es exhaustiva, ya que la información sobre estas licitaciones proviene de una heterogénea disparidad de fuentes.

Comunidad de Madrid (al no tratarse de una licitación) y las licitaciones de la Región de Murcia y de Cantabria (ya que no se permitía la presentación a los vehículos de turismo).

Tabla 8: Presupuesto base vs Ofertas ganadoras (Transporte sanitario)

Expediente	Comunidad Autónoma	Licitadores medios	Presupuesto base	Ofertas ganadoras	% reducción
SER-17-101-OSA	País Vasco	2,33	104.500,00	104.500,00	0,00%
2017/018/01	País Vasco	1	956.826,71	956.826,71	0,00%
HUSE 15/18	Illes Balears	1	265.906,20	265.906,20	0,00%
LICT/99/029/2017/0069	Asturias y Cantabria	3	1.269.587,43	1.162.821,11	-8,41%
TOTAL			2.596.820,34	2.490.054,02	-4,11%

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en las sedes electrónicas de las diferentes Comunidades Autónomas. No se han incluido en la tabla los datos del convenio de la Comunidad de Madrid (al no tratarse de una licitación) y las licitaciones de la Región de Murcia y de Cantabria (ya que no se permitía la presentación a los vehículos de turismo).

En las tablas anteriores se puede observar que, en general, el número de licitadores es bastante reducido (una media de 1,89 oferentes). No obstante, se puede comprobar que, en los procedimientos abiertos, divididos en lotes, que permiten la presentación del servicio a través de vehículos de turismo, no restringidos por tanto exclusivamente a los taxis, el número de oferentes en cada uno de los lotes es más elevado y el potencial de eficiencia obtenida lógicamente mayor, como ocurre especialmente en la licitación LICT/99/029/2017/0069 (Asturias y Cantabria).

V.3 Restricciones sobre la competencia identificadas

En las contrataciones públicas analizadas en el ámbito sanitario, se han identificado cuatro restricciones principales sobre la competencia:

- La reserva de participación a las ambulancias (y, por tanto, la exclusión de vehículos de turismo como taxis y VTC), de forma directa o indirecta mediante la licitación conjunta de servicios asistenciales y no asistenciales en un mismo lote (lo que, en la práctica, excluye a los vehículos de turismo como taxis y VTC).
- La reserva de participación a taxis (y, por tanto, la exclusión de VTC).
- La utilización de convenios en lugar de acudir a licitaciones públicas.
- La duración prolongada de los contratos.

V.3.1 Reserva de participación a ambulancias

Se han detectado dos licitaciones de servicios de transporte sanitario no urgentes y no asistenciales (en Cantabria y en Murcia⁶⁸) en las que se reserva la participación a ambulancias – y, por tanto, se impide la concurrencia de vehículos de turismo. En concreto, se licitan de forma conjunta servicios asistenciales (que requieren de la aportación de ambulancias) y no asistenciales (donde pueden participar los turismos)⁶⁹.

Sin embargo, se observa que existen otras licitaciones en País Vasco, Illes Balears y conjunta entre Asturias y Cantabria⁷⁰ donde pueden concurrir los vehículos autotaxi y otros turismos para realizar servicios de transporte de pacientes cuya prestación no requiere atención médica alguna ni tampoco que el vehículo tenga un equipamiento o una dotación específica.

V.3.2 Reserva de participación a taxis

En una de las licitaciones analizadas del **País Vasco**⁷¹, solo se permitía participar a taxis. Lo mismo ocurrió en la licitación analizada en **Illes Balears**⁷².

Por el contrario, en la otra licitación analizada también en el **País Vasco**, se permitió la concurrencia de todo tipo de turismos⁷³. Y en la licitación analizada conjunta de **Asturias y Cantabria**⁷⁴, se distinguió entre transporte de pacientes en medios no

⁶⁸ Expediente [P.A.2016.2.10.04.03.00014](#) (Cantabria) y expediente [CSE/9999/1100853461/18](#) (Murcia).

⁶⁹ Es el caso del expediente P.A.2016.2.10.04.03.00014 ya citado. Véase <https://boc.cantabria.es/boces/verAnuncioAction.do?idAnuBlob=312771>. Cabe señalar que en el citado expediente no había entrado en vigor la vigente LCSP y, por lo tanto, la no división en lotes no requería justificación alguna en ese momento.

⁷⁰ Véanse los expedientes [2017/018/01](#) y [SER-17-101-OSA](#) (País Vasco); el expediente [HUSE 15/18](#) (Illes Balears) y el expediente [LICT/99/029/2017/0069](#) (Asturias y Cantabria).

⁷¹ Expediente [2017/018/01](#) (Contratación de los servicios de taxi para el traslado de pacientes beneficiarios/as de la asistencia sanitaria de “MUTUALIA”, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Nº 2).

⁷² Expediente [HUSE 15/18](#) (servicio para cubrir los desplazamientos de los profesionales y pacientes del Hospital Universitario Son Espases-Sector Ponent en sus necesidades de desplazamiento en la ciudad de Palma de Mallorca).

⁷³ Expediente [SER-17-101-OSA](#) (Servicio de transporte de viajeros para traslado de mutualistas y personal interno de “UMIVALE” en Bilbao, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz). UMIVALE es la Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Nº 15.

⁷⁴ Expediente [LICT/99/029/2017/0069](#) (Contratación del servicio de transporte de pacientes en medios no ordinarios y del transporte de pacientes en medios ordinarios de los centros

ordinarios, reservados a las ambulancias (Lotes 1 y 3), y el transporte de pacientes en medios ordinarios (Lotes 2 y 4), definido como el traslado de “*pacientes que no necesitan asistencia técnico-sanitaria en ruta, no estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas, ni puedan originar perjuicios evidentes al resto de usuarios*”. Para estos últimos, de acuerdo con los pliegos “*la prestación del servicio se realizará con vehículos automóviles distintos de la motocicleta, concebidos y contruidos para el transporte de personas con una capacidad mínima de 5 plazas (incluido el conductor)*”.

Se ha detectado además la existencia de normativas autonómicas que regulan la prestación de servicios de transporte sanitario no asistidos ni urgentes que solo permiten los vehículos autotaxi. En concreto, este es el caso en las normativas de Andalucía⁷⁵, Galicia⁷⁶ y Castilla La Mancha⁷⁷, que solamente permiten el traslado de pacientes a los taxis.

V.3.3 Utilización de convenios

En la **Comunidad Autónoma de Madrid**, existe un convenio de colaboración firmado el 9 de abril de 2008 entre la Consejería de Sanidad y la Federación Profesional del Taxi de Madrid para la realización del transporte complementario, en el que se definen las condiciones para la realización del transporte complementario mediante vehículos-taxis, como complemento a los medios de transporte sanitario, acuerdo que se viene prorrogando año a año (prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2018⁷⁸).

asistenciales de FREMAP, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Nº 61, en las Comunidades Autónomas de Asturias y Cantabria).

⁷⁵ [Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo](#). Artículo 39.3: los servicios de traslado de personas enfermas, lesionadas o de edad avanzada, a centros sanitarios, asistenciales o residenciales se podrán efectuar a través de vehículos auto-taxis, siempre que el traslado no requiera la prestación de transporte sanitario.

⁷⁶ [Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia](#). Artículo 39.1, permite realizar a los taxis los servicios de traslado de personas enfermas, lesionadas o de edad avanzada a centros sanitarios, asistenciales o residenciales siempre que dichas personas no requirieran de cuidados especiales que haya de prestar personal cualificado o de la necesidad de utilizar un vehículo dotado de un equipamiento específico.

⁷⁷ [Decreto 12/2018, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Personas en Vehículos de Turismo](#) (art. 38)

⁷⁸ Véase las páginas 111 y 112 del BOCM de 24 de mayo de 2019 [[Resolución de 10 de mayo de 2019, de la Secretaría General Técnica de la Vicepresidencia, Consejería de Presidencia y Portavocía del Gobierno, por la que se da publicidad en extracto de los convenios suscritos por la Comunidad de Madrid](#)].

V.3.4 Duración de los contratos

En la licitación analizada en la **Región de Murcia**⁷⁹, se previó una duración de 8 años para el contrato. El establecimiento de plazos demasiado largos, aunque se encuentren dentro de los límites legales, erige barreras de entrada para nuevos operadores, que ven imposibilitado su acceso al mercado durante todo el período de vigencia del contrato.

V.4 Análisis de necesidad y proporcionalidad de las restricciones identificadas

V.4.1 Realización de transporte sanitario por turismos

De acuerdo con el [Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipo sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera](#), el transporte sanitario no asistencial y no urgente "*podrá ser realizado*" a través de las denominadas ambulancias no asistenciales "de clase A2 o de transporte colectivo".

Esta redacción no es clarificadora en cuanto a la posibilidad de que vehículos de turismo que no sean ambulancias puedan prestar el servicio⁸⁰. Sin embargo, en la práctica, se observa que los vehículos autotaxi y otros turismos prestan servicios de transporte de pacientes que no requieren atención médica alguna ni tampoco que el vehículo tenga un equipamiento o una dotación específica, complementando de esta manera el servicio sanitario realizado por las ambulancias. Dado que los vehículos de turismo tienen un menor coste de adquisición (y por ende de amortización) y de combustible que las ambulancias referidas, las Administraciones Públicas podrían obtener mejores condiciones económicas en las licitaciones.

Cabe recordar que el origen de muchas empresas locales de ambulancias está en el sector del taxi, ya que, tradicionalmente, y hasta que se generalizó que los traslados se realizasen por ambulancias, se contrataba a estos operadores para los traslados a centros sanitarios.

Si bien el artículo 2 del RD 836/2012 únicamente se refiere a "ambulancias", lo cierto es que lo realiza de forma potestativa ("podrá ser realizado"), cuestión que

⁷⁹ Expediente [CSE/9999/1100853461/18](#).

⁸⁰ De hecho, se ha detectado un pronunciamiento judicial en el que se interpreta que, de acuerdo con el artículo 2 del RD 836/2012, no se podría dar cumplimiento a los servicios de transporte sanitario por carretera mediante vehículos distintos a las ambulancias (Sentencia de 27 de abril de 2018 del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC). [Sentencia TSJC nº 000169/2018](#)).

parece dejar abierta la puerta a que las clases de vehículos mencionadas en el artículo no constituyan un listado cerrado de opciones.

Por otro lado, tratándose de transporte sanitario no asistencial y no urgente, no se aprecian motivos que justifiquen la reserva a favor de las ambulancias en todos los casos. Si bien el objeto del transporte sanitario es el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o *por otra razón sanitaria*, la legislación de transporte no determina, a estos efectos, qué debe entenderse por enfermedad, accidente u otra razón sanitaria que justifique esta clase de transporte.

Por lo tanto, parece lógico que sea el personal médico o la autoridad sanitaria correspondiente el que determine, a la vista del supuesto concreto, cuándo las circunstancias de la persona de que se trate requieren la utilización de un vehículo especialmente acondicionado al efecto o no. Nada debería impedir que pueda utilizarse, si así lo decide el facultativo o la autoridad sanitaria, otro tipo de vehículos distintos a las ambulancias.

De hecho, existen normativas a nivel autonómico que permiten la prestación de servicios de transporte sanitario para vehículos que no tienen la categoría de ambulancia, siempre que dicho servicio no requiera atención médica del paciente ni sea necesario realizar el traslado mediante un vehículo dotado de un equipamiento médico específico. Cuestión diferente es que tales normativas solo permitan la prestación del servicio por vehículos de taxi y no por VTC, como se ha analizado en la sección V.3.2.

V.4.2 Reserva a taxis, utilización de convenios y duración de los contratos

En cuanto al resto de restricciones identificadas, no se han encontrado justificaciones de las mismas de acuerdo a los principios de necesidad y proporcionalidad.

La reserva de participación en las licitaciones a taxis –y, por tanto, la prohibición de concurrir a VTC– no se justifica ni en las licitaciones (País Vasco, Illes Balears) ni en las regulaciones donde se ha previsto (Andalucía, Galicia, Castilla-La Mancha).

Los convenios que celebran las entidades del sector público con personas físicas o jurídicas sujetas al derecho privado deben presentar, como establece la normativa de contratación pública, un carácter excepcional, ya que debe reservarse a aquellas actuaciones cuyo contenido no está comprendido en el de los contratos regulados en la LCSP o en normas administrativas especiales. Es discutible que el ámbito objetivo de este convenio no esté comprendido en las materias propias de contratación pública, como de hecho sucede en otras Comunidades Autónomas.

Además, la propia existencia de esta vía convenial, sin posibilidad de concurrencia, es ya de por sí, en esencia, restrictiva. Refuerza la ventaja competitiva de un determinado perfil de operadores sin que se hayan probado las razones de interés general que supuestamente podían justificarlo. Por ello debe procederse a su conversión en alguna de las modalidades contractuales sujetas a competencia efectiva.

Por último, la larga duración de los contratos puede suponer el cierre efectivo del mercado a la libre competencia durante un periodo considerable, debiendo justificarse la potencial larga duración de los contratos por parámetros objetivos, como la necesidad de amortizar inversiones imprescindibles para la realización de los mismos, circunstancia que no se justifica suficientemente en el expediente.

VI. CONCLUSIONES

De acuerdo con las normas generales, toda actuación administrativa (sea normativa o de carácter contractual) debe respetar los principios de buena regulación económica, no dañando indebidamente la actividad económica cuando no exista una razón de interés general que lo justifique⁸¹. Además, para el sector del transporte terrestre existen principios específicos de especial trascendencia para la competencia. En su artículo 4, la LOTT señala que los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal y protegerán el derecho de libre elección del usuario y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

En definitiva, el fin perseguido con la aplicación de todos estos principios es garantizar una regulación eficiente y favorecedora de la competencia que evite restricciones injustificadas, por innecesarias o desproporcionadas, en el funcionamiento de los mercados, maximizando el aprovechamiento de los recursos existentes, todo ello en beneficio de consumidores y usuarios y del interés general.

En el análisis realizado, se han encontrado **restricciones al acceso** de los operadores económicos a las licitaciones públicas en los tres sectores objeto de este informe, que en ocasiones afectan a los vehículos VTC y en otras a los

⁸¹ El art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; el art. 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público; y en el art. 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado. Esto implica que debe respetar los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación, entre otros.

vehículos de auto-taxi. Dichas restricciones a la competencia se encuentran, según los casos, en la propia normativa o en los pliegos de los concursos públicos. Las justificaciones recogidas en los diferentes instrumentos utilizados no cumplirían, a juicio de esta Comisión, los requisitos de necesidad y proporcionalidad, por lo que deberían ser reconsideradas.

Ello trae como efecto, en los tres sectores analizados, una escasa presión competitiva en determinadas licitaciones, medida en términos del número de licitadores concurrentes, lo que provoca que las ofertas ganadoras se encuentran, en general, muy próximas al presupuesto base (en varias de las licitaciones analizadas son exactamente iguales), constatándose su impacto negativo en cuanto a pérdida de eficiencia, no sólo en términos monetarios sino de calidad e innovación para los usuarios de los servicios.

VII. RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la CNMC realiza las siguientes **recomendaciones**:

a) En cuanto a la contratación pública del transporte escolar de pasajeros:

Primera. No discriminar entre las licencias de vehículos de turismo (taxi y VTC) para la contratación pública de servicios de transporte escolar. En este sentido, deben revisarse las regulaciones de Extremadura⁸² y Asturias⁸³ y es conveniente aclarar la normativa en Galicia⁸⁴, conforme al análisis realizado en este informe, y debe evitarse la introducción de esta clase de restricciones en los pliegos de contratación, como se ha detectado en los casos analizados de Asturias.

Segunda. Evitar en las licitaciones la imposición de un determinado tipo de vehículo en función del número de alumnos de la ruta, de tal manera que se permita la presentación de ofertas alternativas, tales como varios vehículos de turismo u ofertas conjuntas de autocares y vehículos de turismo.

⁸² [Decreto 277/2015, de 11 de septiembre, por el que se regulan, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, los servicios de transporte público interurbano en automóviles de turismo, y se fijan determinadas obligaciones relacionadas con los servicios de transporte público interurbano en autobús.](#)

⁸³ [Resolución de 5 de junio de 2017, de la Consejería de Educación y Cultura y de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se regula la prestación del servicio de transporte escolar para el alumnado de centros docentes públicos no universitarios en el Principado de Asturias.](#)

⁸⁴ [Decreto 103/2018, de 13 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia.](#)

Tercera. Evitar en las licitaciones el requisito de disponer de una licencia local de transporte, por tratarse de una restricción no amparada en ninguna razón imperiosa de interés general ni en norma de rango legal.

b) En cuanto a la contratación pública del transporte laboral de pasajeros:

Cuarta. No discriminar entre los tipos de licencia de vehículos de turismo (taxi y VTC) para la contratación pública de servicios de transporte laboral. En este sentido, debe revisarse la regulación de Extremadura⁸⁵ y evitarse la introducción de esta clase de restricciones en los pliegos de contratación, como se ha detectado en los casos analizados de la Comunidad Valenciana, Catalunya, Castilla y León y Madrid.

c) En cuanto a la contratación pública del transporte sanitario:

Quinta. Modificar el Real Decreto 836/2012 para aclarar que el transporte sanitario no asistido y no urgente puede llevarse a cabo no solo a través de ambulancias no asistenciales, sino también, bajo supervisión del facultativo que lo prescriba, en su caso, a través de otros medios de transporte en vehículos de turismo (como los taxis y los VTC), tal como se prevé en las normativas de Andalucía, Galicia y Castilla-La Mancha.

Sexta. No discriminar entre los tipos de licencia de vehículos de turismo (taxi y VTC) para la contratación pública de servicios de transporte sanitario. En este sentido, debe revisarse la normativa en Andalucía⁸⁶, Galicia⁸⁷ y Castilla La Mancha⁸⁸ y evitarse la introducción de esta clase de restricciones en los pliegos de contratación, como se ha detectado en algún caso en el País Vasco e Illes Balears.

Séptima. Realizar una adecuada división de los contratos en lotes que reflejen los distintos tipos de traslados (asistencial/no asistencial) y por tanto el tipo de

⁸⁵ [Decreto 277/2015, de 11 de septiembre, por el que se regulan, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, los servicios de transporte público interurbano en automóviles de turismo, y se fijan determinadas obligaciones relacionadas con los servicios de transporte público interurbano en autobús.](#)

⁸⁶ [Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo.](#) Artículo 39.3: los servicios de traslado de personas enfermas, lesionadas o de edad avanzada, a centros sanitarios, asistenciales o residenciales se podrán efectuar a través de vehículos auto-taxis, siempre que el traslado no requiera la prestación de transporte sanitario.

⁸⁷ [Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia.](#) Artículo 39.1, permite realizar a los taxis los servicios de traslado de personas enfermas, lesionadas o de edad avanzada a centros sanitarios, asistenciales o residenciales siempre que dichas personas no requirieran de cuidados especiales que haya de prestar personal cualificado o de la necesidad de utilizar un vehículo dotado de un equipamiento específico.

⁸⁸ [Decreto 12/2018, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Personas en Vehículos de Turismo](#) (art. 38).

licitadores susceptibles de participar. De esta forma se permitiría el acceso a otros operadores económicos (taxis y VTC) para llevar a cabo el servicio de transporte sanitario programado o no urgente.

Octava. Contemplar una duración de las licitaciones que no resulte excesiva en base a las inversiones a realizar, para evitar erigir barreras de entrada para nuevos operadores durante el período de vigencia del contrato.

ANEXO 1: LICITACIONES PÚBLICAS ANALIZADAS

Tabla1. Licitaciones públicas analizadas (transporte escolar)		
Expediente	Nombre	Comunidad Autónoma
TE-001/2017	Servicio de transporte escolar en el Principado de Asturias para los cursos escolares 2017/2018 y 2018/2019.	Asturias
TE-002/2017	Servicio de transporte escolar en taxi, enero a junio de 2018.	Asturias
TE-002/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Allande	Asturias
TE-003/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Cangas del Narcea	Asturias
TE-004/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Castrillón	Asturias
TE-005/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Grado	Asturias
TE-006/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Illas	Asturias
TE-007/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Laviana	Asturias
TE-008/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Lena	Asturias
TE-009/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial de los Concejos de Llanes y Cangas de Onís	Asturias
TE-010/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Mieres	Asturias
TE-011/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Noreña	Asturias
TE-012/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Oviedo	Asturias
TE-013/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Proaza	Asturias
TE-014/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial de los Concejos de San Martín del Rey Aurelio y Mieres	Asturias
TE-015/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Salas	Asturias
TE-016/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Santa Eulalia de Oscos	Asturias
TE-017/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Somiedo	Asturias
TE-018/2018	Servicio de transporte escolar en autotaxi para el curso escolar 2018/2019, en el ámbito territorial del Concejo de Valdés	Asturias
TE-021/2018	Servicio de transporte escolar en el Principado de Asturias – Enero a junio 2019	Asturias
CO-021/2019	Servicio de transporte escolar en el Principado de Asturias durante los cursos 2019/2020 y 2020/2021	Asturias
SE/07/17	Servicio de transporte escolar, en vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluida la del conductor, con destino a los centros escolares dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en el período correspondiente a los días lectivos del curso escolar 2017/2018	País Vasco
SE/20/18	Servicio de transporte escolar, en vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluida la del conductor, con destino a los centros escolares dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en el período correspondiente a los días lectivos del curso escolar 2018/2019	País Vasco
SE/20/19	Servicio de transporte escolar, en vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluida la del conductor, con destino a los centros escolares dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en el período correspondiente a los días lectivos del curso escolar 19/20 y 20/21	País Vasco
S09TRA2000	Servicio de transporte escolar para el curso escolar 2019/2020	Cantabria
AM-01-2016	Acuerdo marco de servicio de transporte a centros docentes de la Comunidad Autónoma de Extremadura, para los cursos escolares 2018/2019 y 2019/2020	Extremadura
1A/2019/TE (lote 11)	Realización das rutas de transporte escolar a varios centros de ensino público da Provincia da Coruña por procedemento aberto suxeito a regulación harmonizada e tramitación ordinaria mediante 11 lotes, para o curso escolar 2019/2020 e primeiro cuadrimestre do curso escolar 2020/2021	Galicia
A02004969)-1/2020/HUED UC/TRANSP ORTE	Servicio de transporte escolar en la provincia de Huesca para los cursos 2019/2020 y 2020/2021 (21 lotes)	Aragón
T.Escolar 2019/2021	Servicios de transporte escolar en el curso académico 19/20, y prorrogable curso a curso en un máximo de 2 (hasta curso 21/22) en los municipios de toda la Comarca Alto Gállego	Aragón
TE 1/2017	Transporte escolar del alumnado de Educación Infantil y Primaria y de Educación Especial de la provincia de Zaragoza los cursos 2018-2019 y 2019-2020, y posible prórroga	Aragón
TE 2/2017	Transporte escolar del alumnado de Educación Secundaria de la provincia de Zaragoza los cursos 2018-2019 y 2019-2020, y posible prórroga	Aragón
(A02004972)-CONMY 2019 1800000863	Transporte escolar en la provincia de Teruel cursos 2019/2020 y 2020/2021 en 3 lotes(3 rutas) y curso 2019/2020 en 8 lotes (8 rutas) con posibilidad de prórroga para los cursos 2021/2022 y 2022/2023 para los primeros, y posibilidad de prórroga para el curso 2020/2021 para los ocho lotes restantes	Aragón

Tabla 2. Licitaciones públicas analizadas (transporte laboral)

Expediente	Nombre	Comunidad Autónoma
HJAR 2017/01 A	Servicio de transporte de personal de atención continuada, de muestras para análisis, materiales y documentos entre Hospital de Jario y diversos centros de salud y consultorios Área Sanitaria I y otras instituciones y organismos oficiales y traslado de especialistas desde Hospital San Agustín de Avilés al Hospital de Jario para atender consultas	Asturias
CNMY18/DGJ/21	Servicio de taxi y transporte para los órganos judiciales en la provincia de Castellón	Comunidad Valenciana
18NHBSER276	Servicio de transporte de personal mediante taxis para el Banco de Sangre y Tejidos	Cataluña
2020007767	Servicio de transporte en taxi dentro de la ciudad de Valladolid y con la mayor inmediatez, de los profesionales sanitarios que trabajan en los dos puntos de atención continuada de la ciudad de la ciudad de Valladolid, a los domicilios de los usuarios del sistema sanitario que han solicitado asistencia sanitaria para la práctica de las actuaciones sanitarias que se precisen	Castilla y León
2016-3-60	Servicio de transporte para personal adscrito al Servicio de Hospitalización a domicilio del Hospital Universitario 12 de Octubre y Centros de Especialidades	Comunidad de Madrid
PcPG/2018/397816	Servicio de traslado del personal sanitario desde centros dependientes de la Gerencia de Gestión Integrada de Lugo, Cervo y Monforte de Lemos	Galicia
Expediente Navarra	Servicio de transporte del personal sanitario, y de su material y equipamiento clínicos, del Servicio de Urgencias Extrahospitalarias de Atención Primaria del Servicio Navarro de Salud-Osasunbidea, para el año 2018.	Navarra

Tabla 3. Licitaciones públicas analizadas (transporte sanitario)

Expediente	Nombre	Comunidad Autónoma
CSE/9999/1100853461/18	Servicio de transporte sanitario terrestre en el ámbito de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	Murcia
00000513/2019	Convenio para la gestión del transporte complementario en el ámbito de la Comunidad de Madrid mediante vehículos taxis como complemento a los medios de transporte sanitario	Comunidad de Madrid
SER-17-101-OSA	Servicio de transporte de viajeros para traslado de mutualistas y personal interno de univale en Bilbao, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz	País Vasco
2017/018/01	Contratación de los servicios de taxi para el traslado de pacientes beneficiarios/as de la asistencia sanitaria de "MUTUALIA", Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Nº 2, en la C.A.P.V	País Vasco
HUSE 15/18	Servicio transporte taxi para desplazamientos de los profesionales y pacientes del Hospital Universitario Son Espases-Sector Ponent	Illes Balears
LICT/99/029/2017/0069	Contratación del servicio de transporte de pacientes en medios no ordinarios y del transporte de pacientes en medios ordinarios de los centros asistenciales de FREMAP, Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Nº 61, en las Comunidades Autónomas de Asturias y Cantabria	Asturias y Cantabria
P.A.2016.2.10.04.03.00014	Contratación del Servicio de Transporte Sanitario en la Comunidad Autónoma de Cantabria	Cantabria

