



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

RESOLUCIÓN DEL RECURSO ESPECIAL EN MATERIA DE CONTRATACIÓN INTERPUESTO ANTE EL TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES DE LAS CORTES GENERALES, POR LA EMPRESA CABIFY ESPAÑA, S.L. CONTRA LOS PLIEGOS DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES Y DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL PROCEDIMIENTO ABIERTO PARA LA ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE EN TAXI, URBANO E INTERURBANO, EN LA COMUNIDAD DE MADRID

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. La Mesa del Senado, en su reunión del día 28 de mayo de 2024, aprobó el expediente de contratación para la adjudicación del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano, en la Comunidad de Madrid.

SEGUNDO. El anuncio de licitación, junto con los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas fue publicado el día 30 de mayo de 2024 en el perfil de contratante del Senado, alojado en la Plataforma de Contratación del Sector Público. Asimismo, el anuncio de licitación fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el día 30 de mayo de 2024 y en el Boletín Oficial del Estado el día 3 de junio de 2024.

TERCERO. Con fecha de 20 de junio de 2024, tuvo entrada en el Registro Administrativo General del Senado (número E-4351-24/2024-A) recurso especial en materia de contratación presentado por [REDACTED], en representación de la empresa Cabify España, S.L., contra los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas del procedimiento abierto para la adjudicación del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano, en la Comunidad de Madrid.

CUARTO. La Mesa del Senado en su reunión del día 2 de julio de 2024, acordó remitir al Tribunal de Recursos Contractuales de las Cortes Generales, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 56.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, el expediente administrativo acompañado del correspondiente informe.



II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. REQUISITOS PROCESALES

El recurso especial en materia de contratación presentado por Cabify España, S.L, reúne los requisitos respecto a la competencia de este Tribunal de Recursos Contractuales, así como respecto a la legitimación activa de los recurrentes y al plazo de 15 días hábiles para su presentación, establecido en el artículo 50 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP).

2. OBJETO

El recurso especial en materia de contratación se dirige contra los pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas del procedimiento abierto para la adjudicación del servicio de transporte en taxi, urbano e interurbano en la Comunidad de Madrid, aprobado por la Mesa del Senado en su reunión de 28 de mayo de 2024.

El recurrente entiende que los pliegos son manifiestamente contrarios a derecho por atentar frontalmente, al excluir injustificadamente de su objeto a los servicios VTC, contra los principios de libre concurrencia, igualdad y no discriminación, y libre competencia establecidos en el artículo 1 de la LCSP. Considera que son igualmente por dicho motivo contrarios al principio de libertad de establecimiento consagrado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Por todo ello, solicita que se acuerde la anulación de los pliegos, ordenándose que se retrotraigan las actuaciones para que el órgano de contratación apruebe unos nuevos en los que se admita también la participación en la licitación a las empresas del sector VTC, es decir a las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

3. EXAMEN DE LAS ALEGACIONES

3.1 Vulneración de los principios del artículo 1 de la LCSP.

Entiende la parte recurrente que, ni los pliegos, ni la memoria justificativa del expediente de contratación, ni su acuerdo de aprobación por parte de la Mesa del Senado, justifican en forma alguna los criterios técnicos que han motivado la



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

decisión del órgano de contratación de limitar la modalidad de prestación del servicio objeto del contrato al sector del taxi, cuando, el mismo, puede realizarse indistintamente bajo la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor o servicios VTC.

Para apoyar su recurso se hace referencia al marco jurídico de la prestación de los servicios VTC que estaría integrado por las siguientes normas:

1.- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su normativa de desarrollo, en especial el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley anteriormente citada. Conforme a esta normativa, los servicios VTC se configuran como un servicio de transporte discrecional de viajeros en vehículos turismo que requiere de la previa obtención de la correspondiente autorización por parte de la comunidad autónoma en la que se encuentren domiciliados. Dichas autorizaciones habilitan, con carácter general, para la prestación de servicios de carácter interurbano, sin perjuicio de que las comunidades autónomas puedan regular que las mismas habiliten igualmente para la prestación de servicios urbanos dentro de su ámbito territorial.

Entre las condiciones de prestación de los servicios VTC, cabe mencionar la necesidad de contratar el servicio previamente a su prestación o la prohibición de captación de viajeros en la vía pública. Asimismo, se trata de servicios no sujetos a tarifas administrativas, por lo que la fijación de su precio es libre para los operadores.

2.- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y su normativa de desarrollo, en particular, el Decreto 5/2024, de 10 de enero. Asimismo, deben tenerse en cuenta las modificaciones introducidas en la Ley 20/1998 por la Ley 5/2022, de 9 de junio que garantizó la posibilidad de continuar prestando servicios urbanos en el ámbito de la Comunidad de Madrid para aquellos titulares de autorización VTC vigentes en el momento de su aprobación.

Con arreglo a esta normativa la parte recurrente entiende que los servicios VTC son análogos a los servicios de taxi, configurándose ambos sectores como modalidades para prestar un mismo servicio, esto es, el transporte discrecional de viajeros en vehículos turismo en el ámbito urbano e interurbano. Los



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

principales aspectos, en términos de prestación del servicio, que son diferentes entre ambas modalidades de transporte son:

- a) La necesidad de contratar previamente el servicio en el caso de los VTC:
- b) La prohibición de captación de pasajeros en la vía pública para el servicio VTC.
- c) El sometimiento a tarifas reguladas para el servicio del taxi.

Pues bien, la parte recurrente entiende que las diferencias expuestas no son materiales a efectos de la prestación del servicio objeto del contrato, por lo que, en ningún caso pueden ser expuestas por el órgano de contratación como presuntas justificaciones técnicas que amparen la exclusión de la modalidad de servicios VTC. Por ello, entiende la parte recurrente que la limitación en los pliegos de la posibilidad de prestar los servicios objeto del contrato únicamente mediante la modalidad de servicios de taxi supone una frontal vulneración de los principios del artículo 1 de la LCSP, así como del principio de libertad de establecimiento consagrado en el artículo 49 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea.

Recordemos que el artículo 1 de la LCSP establece:

“1.- La presente Ley tiene por objeto regular la contratación del sector público a fin de garantizar que la misma se ajusta a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores; y de asegurar, en conexión con el objetivo de estabilidad presupuestaria y control del gasto, y el principio de integridad, una eficiente utilización de los fondos destinados a la realización de obras, la adquisición de bienes y la contratación de servicios mediante la exigencia de la definición previa de las necesidades a satisfacer la salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa.”

En apoyo de su argumentación, la parte recurrente hace referencia a diversas resoluciones de tribunales administrativos en materia de contratación, así como a diversos precedentes de servicios idénticos en los que los órganos de contratación han permitido concurrir a la licitación bajo ambas modalidades de transporte de manera indistinta, taxi y VTC.



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

Además, entiende la parte recurrente que los pliegos incurren en significativas contradicciones al prever la posibilidad de acreditar la solvencia técnica o profesional mediante la acreditación de experiencia en servicios de transporte clasificados con el código CPV601 (Cláusula 21 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares) que incluye tanto a los servicios de taxi (60120000), como a los VTC (60171000). Es más, conforme a lo previsto en dicha cláusula la acreditación del cumplimiento de los requisitos de solvencia económica y financiera y técnica o profesional puede sustituirse por la acreditación de que el licitador se encuentra clasificado como contratista en el Grupo R "Servicios de transportes", Subgrupo 1, "Transporte en general", categoría 3 o superior. Esto es, la clasificación que se exige a efectos de acreditación de la solvencia puede obtenerse, tanto si se prestan servicios de taxi como VTC como otros servicios de transporte.

Frente a estas alegaciones, el informe del órgano de contratación, por su parte, se limita a señalar que el objeto del contrato fue definido siguiendo lo establecido en el artículo 99 de la LCSP, para cubrir, según indica la memoria del expediente de contratación, las concretas necesidades de los desplazamientos de los senadores dentro de la Comunidad de Madrid, en los términos acordados por la Mesa del Senado, así como para atender los desplazamientos que, por razón del servicio, precisen ser realizados por el personal de la Cámara.

Para obtener la mejor prestación del servicio de transporte y dar la oportuna cobertura a las necesidades de los desplazamientos de los senadores, que en la mayoría de las ocasiones coincide, por razón de la actividad parlamentaria, tanto en el momento temporal como en el origen y/o el destino (la propia Cámara y/o las estaciones de tren o el aeropuerto de Madrid) en distintas cláusulas de los pliegos se especifican los requisitos exigidos para asegurar, teniendo en cuenta esas circunstancias, la mejor prestación del referido servicio de transporte.

Asimismo el informe del órgano de contratación afirma que la fijación del término del contrato no impide en modo alguno la concurrencia de distintas empresas o asociaciones, ni incluso de la recurrente, ya que como indica en su escrito al referirse a la legitimación activa que ostenta, opera en el sector prestando los servicios de transporte, de forma *mayoritaria* a través de la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor pero usando también los servicios de taxi, por lo que si su flota reúne el resto de los requisitos exigidos en los pliegos, puede, si así lo desea, presentar su oferta en el procedimiento de contratación.



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

Cabe precisar, respecto a esta última alegación contenida en el informe del órgano de contratación, que en todo caso las cláusulas primeras tanto del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, como del Pliego de Prescripciones Técnicas se refieren a *“la adjudicación del contrato de servicios de transporte de taxi, urbano e interurbano, dentro de la Comunidad de Madrid, realizados a través de vehículos provistos de licencias de autotaxi, expedidas por cualquiera de los ayuntamientos de la Comunidad de Madrid.”*

Esta exigencia contenida en los pliegos excluye el que una empresa que preste el servicio fundamentalmente en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor pueda presentarse a la licitación, sin que quepa desvirtuar esta conclusión el hecho de que una empresa como la recurrente pueda convenir, individualmente, con conductores de los servicios de taxi, el que puedan ofrecer sus servicios mediante los acuerdos pertinentes a través de su propia plataforma o aplicación de contratación del servicio.

El informe del órgano de contratación concluye que el recurrente no busca defender la libre competencia sino elegir la modalidad de transporte que considera más beneficiosa para sus intereses, aunque esa elección prive al órgano contratante de poder establecer las condiciones que precisa para la mejor prestación del servicio.

Esta conclusión nos obliga a plantear alguna cuestión general antes de entrar en un examen más concreto de algunas cláusulas de los pliegos que son combatidos por la parte recurrente.

En primer término, debemos recordar que el órgano de contratación goza de un amplio margen para establecer en los pliegos las condiciones que estime más adecuadas para la consecución de los objetivos que se persigan con la contratación. En este sentido se ha pronunciado en diversas ocasiones el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante TACRC). Valga para ello referirnos a la Resolución 532/2024, de 26 de abril, que señala lo siguiente:

“Este Tribunal tiene establecida una consolidada doctrina acerca de la facultad que corresponde a los órganos de contratación para establecer, en base a su discrecionalidad técnica, las proscripciones que considere más idóneas o adecuadas para la consecución de la finalidad para cuya satisfacción se celebra el contrato, sin que sea posible que la voluntad de los licitadores, o de las



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

empresas que pretendan participar en la licitación, sustituya a la decisión adoptada por el órgano de contratación, si bien, en todo caso, lo anterior no exime a este órgano de la necesidad de justificar de forma objetiva y razonable que las prescripciones establecidas son idóneas y proporcionadas para el logro de esa finalidad y que no incurren en infracción de ordenamiento jurídico o en patente error o desviación de poder.”

Pues bien, para valorar si estamos en un supuesto en el que se produce una limitación del principio de libre concurrencia hemos de empezar por hacer referencia al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia sobre las licitaciones públicas de transporte de pasajeros en vehículos de turismo en los ámbitos escolar, laboral y sanitario, de fecha 9 de enero de 2020, que tras analizar diversas licitaciones públicas en relación con la materia que nos ocupa, identifica como principal restricción a la competencia la reserva de participación en las licitaciones públicas a los vehículos con licencia de autotaxi indicando que en los pliegos que se analizan no se ofrece explicación para dicha limitación. El informe realiza varias recomendaciones a título de conclusión entre las que se encuentran la de no discriminar entre los tipos de licencia de vehículos de turismo (taxi y VTC) para la contratación pública para servicios de transporte laboral que son aquellos destinados al transporte de colectivos laborales homogéneos dentro del mismo término municipal (urbano) o entre distintos términos municipales.

Se trata evidentemente, de una recomendación que ha de tenerse en cuenta por los órganos de contratación y que ha dado lugar por una parte, a diversos recursos y las correspondientes resoluciones de los tribunales administrativos en materia de contratación, y por otro lado, a que cada vez exista un mayor número de precedentes de licitaciones del servicio de transporte de personas abiertas a la competencia entre las modalidades de taxi y VTC.

Lo anterior no quiere decir que se prive al órgano de contratación de su capacidad de decidir el objeto y las condiciones de la licitación en los correspondientes pliegos, pero cabe entender que puede existir un problema de limitación de la libre concurrencia si se permite que a dicha licitación solo puedan presentarse quienes reúnan las condiciones para la prestación del servicio con arreglo a una sola de las modalidades legalmente permitidas.



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En este sentido, en la resolución anteriormente citada el TCARC señala lo siguiente:

“Como antes se expuso, si bien debe partirse de la facultad discrecional que ostenta el órgano de contratación para configurar el objeto del contrato, en este caso para limitar la posibilidad de su prestación a los titulares de autorizaciones de taxis, con exclusión de los de VTC, es procedente examinar los motivos en los que se funda esa decisión y determinar si se encuentran o no justificados objetiva y razonablemente para la satisfacción de la finalidad perseguida por el contrato y si incurren o no en infracción de ordenamiento jurídico o en patente error o desviación de poder.”

En este mismo sentido el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid en su Resolución 98/2021, de 4 de marzo, ya incidía en esta cuestión con mayor rotundidad:

“La libre concurrencia constituye uno de los pilares esenciales de la contratación pública, por lo que, a juicio de este Tribunal, su limitación debe quedar plenamente justificada en el expediente de contratación. Esta justificación no debe ser meramente retórica, sino que debe acreditar de manera clara y contundente las razones por las que otros operadores económicos legalmente habilitados para la prestación del objeto del contrato no pueden participar en la licitación por las restricciones impuestas. En aras de la transparencia exigida a los órganos de contratación, dicha justificación debe realizarse con carácter previo a la aprobación de los pliegos y constar en el expediente de contratación, sin que pueda ser sustituida por una justificación a posteriori en el trámite del recurso especial en materia de contratación.”

En el presente caso, el órgano de contratación ha establecido claramente el objeto de la licitación en los pliegos correspondientes, que implican la adjudicación del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano de la Comunidad de Madrid para atender los desplazamientos tanto de senadores, como en su caso aquellos que puedan ser realizados, por razón de servicio por el personal del Senado. Sin embargo, esta opción por el servicio de taxi en exclusiva no encuentra una justificación expresa en la memoria que se encuentra en el expediente de contratación sino que, se entiende que se deduce de manera implícita de las condiciones establecidas en los pliegos correspondientes.



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

3.2 Examen de los pliegos

En su informe el órgano de contratación considera que para obtener la mejor prestación del servicio y la cobertura de las necesidades de los desplazamientos de los senadores es necesario atender a lo establecido en la cláusula 2ª del pliego de prescripciones técnicas, de forma que el servicio debe poder ser solicitado por teléfono, internet, app o mediante la solicitud directa del servicio a los vehículos que pertenezcan al adjudicatario que se encuentren en situación de disponibilidad "libre", tanto si se encuentran circulando o detenidos en las paradas de taxi habilitadas. Con ello se pretende garantizar el mejor y más ágil y rápido acceso a los servicios.

Asimismo, en su informe, el órgano de contratación considera que es importante reseñar la necesidad de contar con tarifas oficiales para realizar un correcto control del gasto y de la facturación necesario por la naturaleza de administración pública de la institución adjudicadora ya que, únicamente este sistema, permite conocer partiendo de los datos del servicio y su duración, si el servicio está correctamente facturado. Cualquier otra modalidad en la que el importe de los servicios dependiera de la mayor o menor demanda de los servicios impediría cualquier control sobre el precio de los mismos.

Por su parte el recurrente, considera que no son válidas las siguientes justificaciones para excluir al sector VTC del contrato de transporte discrecional:

- La necesidad de contratar previamente el servicio en el caso del sector VTC. Como puede desprenderse de una mera revisión de los pliegos, en la práctica siempre va a ser necesaria una previa contratación o solicitud del servicio, aunque sea bajo la modalidad de taxi. Las exigencias contenidas en los pliegos (cláusulas 15 y 18 del PCAP o 3 del PPT) relativas a la necesidad de disponer de un sistema de gestión de reservas, facturación y pago a través de una tarjeta magnética, disponer de determinados vehículos concretos (ECO o 0 emisiones, adaptados a la movilidad reducida), contar con una flota mínima de 1000 vehículos u ofertar tiempos de espera concretos, son exigencias que no permiten subirse sin más a un taxi a pie de calle, sino que es necesario verificar primero que dicho vehículo está asignado al contrato, para lo que se prevén precisamente los sistemas de gestión de reservas online o telefónicas o mediante una app.



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

- La imposibilidad de captación de pasajeros en la vía pública o la imposibilidad de estacionar en determinadas zonas para los VTC, ya que los propios requisitos exigidos en los pliegos llevan a que los servicios deben ser previamente contratados por los usuarios, siendo por tanto la imposibilidad de estacionar los vehículos en ciertas zonas del todo irrelevante a estos efectos.
- La no sujeción de los vehículos VTC a tarifas reguladas lo que en este caso es irrelevante, al no ser el precio objeto de valoración. En la medida en que el precio se configurase como un requisito más para la adjudicación junto con los correspondientes criterios de carácter técnico, sería posible optar al contrato si se obtiene mejor puntuación en estos últimos y, en todo caso, el órgano de contratación tiene la facultad de definir el criterio de adjudicación precio, pudiendo el licitador decidir concurrir o no en función de cómo se defina.

En relación con un supuesto similar en cuanto a las exigencias contenidas en los pliegos de la licitación en relación a las formas de solicitar el servicio y a las exigencias de que el licitador debe contar con una flota de vehículos de características determinadas, el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, en su resolución anteriormente citada vino a señalar lo siguiente:

“En lo que respecta a la forma de solicitar el servicio bien es cierto que las compañías de VTC utilizan en su servicio al público en general, una app para este fin, no obstante, el órgano de contratación en virtud de sus competencias puede requerir de un call-center o atención telefónica en exclusiva o en convivencia con la utilización de la app. El licitador interesado abordará este servicio como un requerimiento expreso del PPT, que en caso de incumplimiento le excluirá de la licitación. (...)

La presentación de esta oferta técnica que vincula al licitador con el órgano de contratación dificulta la posibilidad de requerir los servicios de un vehículo directamente en la vía pública pues el trabajador de metro usuario del servicio, debería comprobar si el vehículo requerido se encuentra dentro de los aportados en la oferta técnica pues en caso contrario no podía adscribirse “in situ” al servicio contratado. En definitiva, el servicio de vehículos sin conductor siempre y en todo caso, precisará de la solicitud previa del servicio por lo que este motivo



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

no puede esgrimirse como necesidad del órgano de contratación que vulnere la libre concurrencia. (...)

A este respecto hemos de recordar al órgano de contratación que una de sus competencias es el establecimiento de los precios. El licitador los admite y propone su oferta o no los acepta y cesa su interés en el contrato.”

Por otro lado, y en relación con otro supuesto prácticamente idéntico al que aquí nos ocupa en cuanto al examen de los pliegos, el TACRC en su reciente resolución también citada anteriormente indica lo siguiente:

“Este Tribunal entiende que estas dos circunstancias la exigencia de precontratación anticipada del servicio de transporte en VTC y de prohibición de estacionamiento de los VTC en determinados lugares, como los aeropuertos, no pueden invocarse como fundamento objetivo y razonable para restringir la licitación de referencia a los taxis, (...)

Este Tribunal considera que este motivo (el sometimiento de los taxis a un sistema de tarifa fija y el hecho de que los VTC no estén sometidos a un sistema tarifario fijo) tampoco constituye una justificación objetiva razonable y proporcionada para la configuración del objeto del contrato con exclusión de determinados posibles licitadores (los titulares de autorizaciones de VTC que gozan de plena capacidad profesional y habilitación legal para la realización de esa actividad económica de transporte público discrecional de viajeros).

Si bien es cierto que, como señala el órgano de contratación, los taxis se encuentran sujetos a un régimen de tarifas predeterminadas para los servicios urbanos, ex artículo 18.1 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre del Taxi de la Comunitat Valenciana, lo que no ocurre en el caso de los VTC, ello no implica que de modo inevitable sea posible la competencia ente los titulares de uno y otro tipo para la autorización del contrato que nos ocupa. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que al fijar los criterios de adjudicación, el órgano de contratación puede incluir tanto la oferta económica, como otros criterios diferentes que aseguren la mejor relación calidad-precio (artículo 145 de la LCSP), precisando el porcentaje que cada uno de ellos ha de tener en la puntuación total de las proposiciones. (...)

Por tanto, aun cuando se incorporara al pliego además de estos criterios no económicos, el correspondiente a la oferta económica de los licitadores



CORTES GENERALES

TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

atribuyendo a cada uno de ellos el porcentaje que el órgano de contratación considere adecuado, la sujeción legal a tarifas de alguno de los licitadores no tendría por qué determinar necesaria e ineludiblemente que la adjudicación hubiera de hacerse a favor de uno de los que no se someten a esa sujeción, ya que estos últimos podrían obtener mejor puntuación en el conjunto de los criterios.”

4.CONCLUSIONES

- a) La pretensión de la parte recurrente no puede sustituir a la capacidad del órgano de contratación para configurar el objeto del contrato y la manera de satisfacer las necesidades a las que responde la licitación. Ahora bien, el órgano de contratación debe justificar de forma razonable y objetiva la idoneidad de las condiciones previstas en los pliegos de la licitación para cubrir las necesidades que especifica el objeto del contrato. En especial, como ocurre en el supuesto que nos ocupa, cuando puede existir una limitación al principio de libre competencia consagrado en el artículo 1 de la LCSP.
- b) La legislación vigente considera que el servicio de transporte de personas puede realizarse a través de las dos modalidades de arrendamiento de vehículos con conductor (servicios VTC) o del servicio de taxi. Ambas modalidades están sujetas jurídicamente a condiciones diferentes en algunos aspectos de la prestación del servicio.
- c) Las más recientes resoluciones de los Tribunales administrativos en materia de contratación pública, en casos prácticamente idénticos al sometido a la consideración de este Tribunal, entienden que, si los órganos de contratación excluyen de la licitación a alguna de las modalidades de prestación del servicio de transporte de personas, se produce una vulneración del principio de libre competencia. No cabe que el órgano de contratación justifique la exclusión en las diferentes condiciones en que se prestan los servicios VTC o del taxi, pues no se considera que dicha justificación sea objetiva y razonable e incurre en una infracción del ordenamiento jurídico.

Por todo lo anterior, este Tribunal, en su reunión celebrada el día 24 de julio de 2024



CORTES GENERALES
TRIBUNAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

ACUERDA:

Primero. – Estimar el recurso interpuesto por [REDACTED] en nombre y representación de CABIFY ESPAÑA, S.L., contra los Pliegos de Clausulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas que rigen la licitación del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano, en la Comunidad de Madrid, anulando el acto de aprobación de dichos pliegos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.2 de la LCSP.

Segundo. - Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 58.2 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa. Contra la misma solo cabrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, en el plazo de dos meses, conforme a lo dispuesto en el artículo 59.1 de la ley 9/2017 y en el artículo 3.2 de la Resolución de 21 de diciembre de 2010 de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, por la que se crea el Tribunal de Recursos Contractuales de las Cortes Generales (BOE de 25 de enero de 2011), así como en los artículos 12.1 c) y 46 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción Contencioso-Administrativa

Esta resolución se trasladará a todos los interesados.

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de julio de 2024 .

Fernando Dorado Frías
Secretario del Tribunal de Recursos Contractuales
de las Cortes Generales