Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

RESOLUCIÓN

CONSEJO VASCO DE LA COMPETENCIA
LEA/AVC 682-SAN-2023 – *Transporte escolar CAE*

Pleno:

Ainara Herce San Martín, Presidenta

Tontxu Rodríguez Esquerdo, Vocal

Jorge Aranguren Fernández, Vocal

Noemí Angulo Garzaro, Secretaria

El Consejo Vasco de la Competencia (CVC), con la composición ya expresada, ha dictado, en su reunión celebrada el 30 de abril de 2026, la siguiente Resolución en el expediente sancionador LEA/AVC 682-SAN-2023 - *Transporte escolar CAE*.

SUMARIO:

I. ANTECEDENTES DE HECHO 4
II. LAS PARTES 19
1. Asociaciones empresariales 19
2. Empresas 19
3. Grupos o vinculaciones empresariales 28
III. ANÁLISIS DEL MERCADO 29
1. Marco normativo 29
2. Análisis del mercado 30
2.1. Mercado relevante 30
2.1.1. Contexto del mercado relevante 34
2.2. Mercado afectado 37
2.2.1. Demanda 37
2.2.2. Oferta 38
IV. HECHOS ACREDITADOS 39
1. Procedimientos de contratación de transporte escolar 39
2. Transporte escolar curso 2023-2024 45
2.1. Procedimientos de contratación curso 2023-2024. Disposiciones comunes 45
2.1.1. Objeto, duración y presupuesto del contrato 45
2.1.2. Vehículos 46
2.1.3. Medios humanos 48
2.1.4. Tarifa 48
2.1.5. Solvencia 49
2.1.6. Criterios de adjudicación 50
2.1.7. Número de lotes 52
2.1.8. Subcontratación 52
2.1.9. Penalidades 52
2.2. C02/027/2022 Bizkaia 53
2.3. C02/028/2022 Álava 54
2.4. C02/003/2023 Gipuzkoa 55
2.5. Orden de Ejecución Forzosa 56
2.6. Prestación del servicio de transporte curso 2023-2024 60
2.6.1. Álava. Itinerarios adjudicados a empresas no licitadoras 61
2.6.2. Bizkaia. Itinerarios adjudicados directamente a empresas incoadas 64
2.6.3. Gipuzkoa. Adjudicación directa tras la Orden de Ejecución Forzosa 69
3. Reuniones Asociaciones empresariales-Gobierno Vasco 69
4. Comunicados de asociaciones empresariales 74
5. Correo electrónico enviado al Gobierno vasco 75
6. Adjudicaciones en los cursos escolares 2019-2020 a 2023-2024 76
7. Nuevos procedimientos de contratación (curso 2024-2025) 78
V. FUNDAMENTOS DE DERECHO 79
1. Objeto de la Resolución 79
2. Competencia para resolver 80
3. Valoración del Consejo Vasco de la Competencia 82
3.1. Tipicidad 82
3.1.1. Prueba de presunciones 86
3.1.1.1. Validez de su aplicación 86
3.1.1.2. Aplicación al presente expediente 91

3.1.1.3. Conclusión 99
3.1.2. Efectos en el mercado 100
3.2. Antijuridicidad 103
3.2.1. Artículo 1.3 de la LDC 103
3.2.2. Artículo 4 de la LDC 104
3.2.3. Conclusión 104
3.3. Culpabilidad y responsabilidad 105
3.3.1. Análisis general 105
3.3.2. Absorción empresarial 107
3.3.3. Individualización de responsabilidades 109
4. Otras alegaciones 114
4.1. Cuestiones procedimentales 114
4.1.1. Denegación de ampliación de plazo 114
4.1.2. Acumulación de expedientes 116
4.1.3. Desviación del objeto del procedimiento 117
4.1.4. Fraude procesal 118
4.1.5. Informe del artículo 150 de la LCSP 120
4.1.6. Actuación complementaria 122
4.2. Actuación de las empresas 126
4.2.1. No rentabilidad del PBL 126
4.2.2. Modificación de las condiciones de prestación del servicio 132
4.2.3. Incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa 134
4.2.4. Redireccionamiento de la actividad hacia otros sectores 136
4.3. Situación de las empresas 136
4.3.1. Matriz y filial 136
4.3.2. Integrantes de una UTE 138
4.3.3. Relación de dependencia 139
4.3.4. Jubilación del operador 139
4.4. Sanción propuesta en la PR 140
VI. DETERMINACIÓN DE LAS SANCIONES 142
1. Multa 142
1.1. Criterios para la determinación de la sanción 142
1.2. Método de determinación de la sanción 143
1.3. Criterios para la valoración general de la conducta 144
1.4. Criterios para la valoración individual de la conducta 148
1.5. Tipo sancionador y adecuación de la sanción 150
2. Prohibición de contratar 153
2.1. Consideraciones generales 153
2.2. Aplicación al presente expediente 155
VII. ANÁLISIS DE OTRAS CUESTIONES 155
1. Solicitud de prueba 155
2. Solicitud de celebración de vista 159
3. Confidencialidad 159
VIII. RESUELVE 159

I. ANTECEDENTES DE HECHO

(1) El 16 de julio de 2023 LEA/AVC recibió del Departamento de Educación del Gobierno Vasco, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 150.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), una comunicación sobre los procedimientos de contratación para la adjudicación del servicio de transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza del Territorio Histórico de Álava.

El órgano de contratación de dicho Departamento constataba que en el procedimiento de contratación pública para el curso escolar 2023-2024 en Álava (expediente de contratación C02/028/2022) se habían presentado 4 empresas, lo que suponía una proporción mínima (17 lotes: 12 lotes con una única oferta y 5 lotes con dos ofertas) respecto de los 140 lotes a adjudicar, no habiendo presentado oferta la mayoría de las empresas que habían estado prestando el servicio.

Indicaba, además, que tras la adjudicación realizada para el curso 2019-2020 los procedimientos de contratación de 2021 y 2022 se suspendieron debido a que, como consecuencia de los recursos especiales interpuestos, el OARC ordenó anular varias cláusulas de los pliegos y cancelar las licitaciones. Por tanto, para cubrir el servicio se recurrió a adjudicaciones directas con los adjudicatarios del último procedimiento de contratación vigente, obteniendo estos unas condiciones más lucrativas que las del procedimiento de contratación.

(2) Tras recibir dicha notificación, LEA/AVC recabó información sobre los procedimientos de contratación para la adjudicación del servicio de transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza de los tres Territorios Históricos.

(3) El 16 de agosto de 2023 el Director de Investigación de LEA/AVC remitió a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) nota sucinta para la determinación del órgano competente para conocer los hechos arriba reproducidos, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.1 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia.

A través de la misma, el Director de Investigación consideró que la competencia para conocer dichos hechos correspondía a LEA/AVC, consideración que fue compartida por la CNMC, a través del oficio de asignación remitido a LEA/AVC el 1 de septiembre de 2023.

(4) El 6 de septiembre de 2023 el Director de Investigación incoó el expediente sancionador LEA/AVC 682-SAN-2023, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en un posible acuerdo entre las empresas de transporte escolar para no presentarse a la licitación convocada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el año escolar 2023-2024 (expediente de

contratación C02/028/2022 Álava), considerando, además, que las asociaciones empresariales habrían actuado como facilitadoras del citado acuerdo. Las entidades incursas en la incoación fueron las siguientes:

- AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (G01023936)
- ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA) (G28835924)
- AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)
- AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)
- AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A. (A01020080)
- AUTOBUSES JIMENEZ, S.L. (B26008359)
- AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A. (A48944045)
- AUTOBUSES ONIEVA, S.L. (B01126606)
- AUTOBUSES PARRA, S.L. (B31197320)
- AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L. (B09015447)
- AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)
- AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L. (B20439196)
- AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
- AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L. (B40156598)
- BUS-DEOBRIGA, S.L. (B09285719)
- CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) (G87167623)
- DIREBUS (G88056734)
- GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)
- HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
- LA BURUNDESA, S.A. (A31003627)
- LOGROZA, S.L. (B50003177)
- RIOJANA DE AUTOCARES, S.L. (B26049825)
- SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
- SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A. (A31016074)

En la citada Resolución se nombró instructores a Guillermo Aranzabe Pablos y Zorione Garitano Azkarraga.

(5) En idéntica fecha, el Director de Investigación incoó el expediente sancionador LEA/AVC 683-SAN-2023, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 LDC, consistentes en un posible acuerdo entre las empresas de transporte escolar para no presentarse a la licitación convocada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el año escolar 2023-2024 (expediente de contratación C02/003/2023 Gipuzkoa), considerando, además, que las asociaciones empresariales habrían actuado como facilitadoras del citado acuerdo. Las entidades incursas en la incoación fueron las siguientes:

- AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (G01023936)
- AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)
- BARRIO AUTOBUSAK, S.L. (B95593539)
- DIREBUS (G88056734)

- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA) (G28835924)
- CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) (G87167623)

En la citada Resolución se nombró instructores a Guillermo Aranzabe Pablos y Zorione Garitano Azkarraga.

(6) Finalmente, en el citado 6 de septiembre de 2023 el Director de Investigación incoó el expediente sancionador LEA/AVC 684-SAN-2023, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 LDC, consistentes en un posible acuerdo entre las empresas de transporte escolar para no presentarse a la licitación convocada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el año escolar 2023-2024 (expediente de contratación C02/027/2022 Bizkaia), considerando, además, que las asociaciones empresariales habrían actuado como facilitadoras del citado acuerdo. Las entidades incursas en la incoación fueron las siguientes:

- AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (G01023936)
- ANCARTOUR, S.L. (B45409125)
- ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)
- ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA) (G28835924)
- AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)
- AUTOBUSES DARÍO, S.L. (B20632436)
- AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)
- AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)
- AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A. (A01020080)
- AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)
- AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A. (A48944045)
- AUTOBUSES ONIEVA, S.L. (B01126606)
- AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)
- AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)
- AUTOCARES HIJOS M. RAMOS, S.L. (B20439196)
- AUTOCARES JON ANDER, S.L.U. (B95788469)
- AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)
- AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)
- AUTOCARES SIMÓN, S.L. (B48456255)
- AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
- AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)
- BUS ALCONADA, S.L. (B95635140)
- BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)
- CARROCERÍAS SACONI, S.L. (B48460547)
- CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) (G87167623)
- DIREBUS (G88056734)
- EIBAR BUS, S.L. (B95710539)
- EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)
- EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)
- EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)

- EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)
- GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)
- GOKO TOUR, S.L. (B95147401)
- GUTI-BUS BIDAIAK, S.L. (B95222642)
- HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
- J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)
- JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)
- LA BURUNDESA, S.A.U. (A31003627)
- PORTI-BUS, S.L. (B48192611)
- RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)
- SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)
- SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
- SOLETO BUS, S.L. (B48954945)
- ZUREKIN BUS, S.L. (B95539417)

En la citada Resolución se nombró instructores a Guillermo Aranzabe Pablos y Zorione Garitano Azkarraga.

(7) El 30 de noviembre de 2023 el Director de Investigación dictó Resolución por la que acordó acumular los expedientes LEA/AVC 682-SAN-2023, LEA/AVC 683-SAN-2023 y LEA/AVC 684-SAN-2023, mediante la incorporación íntegra de los expedientes LEA/AVC 683-SAN-2023 y LEA/AVC 684-SAN-2023 en el expediente LEA/AVC 682-SAN-2023.

Dicha resolución se dictó al haber constatado la existencia de una conexión directa entre los expedientes con base en el hecho de que en los tres expedientes se analizaba la existencia de un posible acuerdo entre las empresas de transporte escolar para no presentarse a las licitaciones convocadas por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el año escolar 2023-2024. Además, las asociaciones de transporte incoadas eran las mismas en los tres expedientes y algunas de las empresas incoadas, asimismo, se repetían en dos o, incluso, en los tres expedientes.

(8) El 4 de diciembre de 2023 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las asociaciones de empresas incoadas en el expediente la siguiente información:

- Estatutos de la asociación.

- Listado de asociados, con indicación de la razón social, NIF, sede social, fecha de alta en la asociación y número de vehículos que disponen.

- Empresas a las que han representado en las reuniones mantenidas con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco en relación con las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 5 de diciembre de 2023 y el 4 de enero de 2024.

(9) El 4 de diciembre de 2023 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las empresas incoadas en el expediente la siguiente información:

> *- Razones para no haberse presentado, en su caso, a las licitaciones de transporte escolar C02/028/2022 ÁLAVA, C02/003/2023 GIPUZKOA y C02/027/2022 BIZKAIA del Departamento de Educación del Gobierno Vasco. Detalle la respuesta para cada una de las licitaciones (en caso de haber ya remitido alegaciones al respecto, no conteste a este apartado).*
>
> *- Detalle la estructura corporativa en la que se inserta su empresa, en su caso, especificando las relaciones de vinculación entre las distintas empresas del grupo. Identifique, asimismo, los socios y participaciones de las empresas que forman parte del grupo.*
>
> *- Asociación empresarial a la que pertenece.*
>
> *- Información sobre su actividad y número de empleados, detallando específicamente el número de conductores.*
>
> *- Servicios de transporte que realiza su empresa, con indicación del número de vehículos que dedica a cada uno de los servicios.*

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 5 de diciembre de 2023 y el 4 de marzo de 2024.

(10) El 4 de diciembre de 2023 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir al Departamento de Educación del Gobierno Vasco la siguiente información:

> *- Actas, Informes y Resoluciones emitidas en los expedientes de contratación de las licitaciones de Transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.*
>
> *- Actas o Resoluciones de adjudicación directa de dichas licitaciones, en los casos en que no se pudo realizarse la adjudicación a través de la licitación.*
>
> *- Aporten en formato Excel las ofertas presentadas por las empresas de transporte en cada una de las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.*
>
> *- Aporten en formato Excel el análisis de los precios, sin IVA, —precio base de licitación y precio de adjudicación— de las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024. Indíquese el expediente, territorio, curso escolar, lote, itinerario, módulo del vehículo, número de viajes y empresa adjudicataria, señalando asimismo si ha sido adjudicada mediante licitación o adjudicación directa.*
>
> *- En relación con la Orden de Ejecución Forzosa del transporte escolar del curso 2023-2024, señalen si la adjudicación de los itinerarios recogida en la misma coincide con la adjudicación*

definitiva realizada a las empresas transportistas tras la negociación llevada a cabo con las Asociaciones de transporte, posteriormente a la publicación de la Orden.

- Indique por qué a las empresas que se presentaron en la licitación C02/028/2022 ÁLAVA — AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L., BUS DEOBRIGA, S.L., y UTE (JIMENEZ, LOGROZA, ARRIBAS, JIMECAR - UTE888888)— no se les adjudicó los expedientes a los que presentaron oferta, sino que se incluyeron en la Orden de Ejecución Forzosa.

- Actas de las reuniones mantenidas con las Asociaciones de transporte en relación con las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.

- Empresas a las que representa cada una de las Asociaciones de transporte participantes en las citadas reuniones con el Departamento de Educación.

- Indiquen la razón social y el NIF de cada una de las empresas participantes en las UTEs incluidas en la siguiente tabla y de cualquier otra UTE que haya participado en las licitaciones mencionadas en las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.

- Cualquier otra información que considere relevante para el presente expediente.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC el 1 de marzo de 2024.

(11) El 7 de marzo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las asociaciones de empresas incoadas en el expediente información referida a las reuniones mantenidas con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco:

Convocatorias, actas, acuerdos alcanzados, documentos recibidos o intercambiados, resúmenes o circulares elaborados para sus asociados, o cualquier otro documento, en relación con las licitaciones de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa de los cursos 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 y 2023-2024.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 14 de marzo de 2024 y el 17 de abril de 2024.

(12) El 27 de marzo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las asociaciones ASINTRA PAÍS VASCO y AUNDI la información referida a las reuniones mantenidas con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 9 de abril de 2024 y el 17 de abril de 2024.

(13) El 7 de mayo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de declaración de confidencialidad (con corrección de errores el 14 de mayo de 2024), por medio de la cual se ordenó formar una pieza separada con la información declarada confidencial, denominada **pieza separada n.º 1**.

(14) El 16 de mayo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a la asociación AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE la siguiente información:

> *- Actas de la Junta Directiva y de la Asamblea General (u órganos equivalentes), desde el 1 de enero de 2022 a la actualidad.*

La respuesta fue remitida a LEA/AVC el 30 de mayo de 2024.

(15) El 16 de mayo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las asociaciones ASINTRA PAÍS VASCO y AUNDI la siguiente información:

> *- Acta de Constitución de la Asociación*
>
> *- Estatutos de la Asociación*
>
> *- NIF de la Asociación*
>
> *- Listado de asociados, con indicación de su razón social, NIF, sede social, fecha de alta en la asociación y número de vehículos de que disponen.*
>
> *- Actas de la Junta Directiva y de la Asamblea General (u órganos equivalentes), desde el 1 de enero de 2022 a la actualidad.*

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 30 de mayo de 2024 y el 12 de junio de 2024.

(16) El 16 de mayo de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a la asociación UNITRA la siguiente información:

> *- Estatutos de la Asociación*
>
> *- NIF de la Asociación*
>
> *- Listado de asociados, con indicación de su razón social, NIF, sede social, fecha de alta en la asociación y número de vehículos de que disponen.*
>
> *- Actas de la Junta Directiva y de la Asamblea General (u órganos equivalentes), desde el 1 de enero de 2022 a la actualidad.*

La respuesta fue remitida a LEA/AVC el 28 de mayo de 2024.

(17) El 11 de junio de 2024 el Director de Investigación de LEA/AVC dictó Resolución por la que acordó ampliar la Resolución de incoación de los expedientes sancionadores LEA/AVC 682-SAN-2023, LEA/AVC 683-SAN-2023 y LEA/AVC 684-SAN-2023, acumulados en el expediente LEA/AVC 682-SAN-2023, incoando expediente sancionador a las siguientes asociaciones empresariales:

> - DIREBUS GIPUZKOA (G72511058)
> - ASINTRA PAÍS VASCO (G28715837)

- ASOCIACIÓN AUTOCARES UNIDOS DISCRECIONALES DE VIZCAYA (AUNDI) (G48481519)

(18) El 18 de junio de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron el preceptivo **Pliego de Concreción de Hechos** (PCH), que fue convenientemente notificado a los interesados, otorgándoles un plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la notificación, para que contestasen el Pliego y, en su caso, propusieran las pruebas que considerasen convenientes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50.3 de la LDC.

(19) El 20 de junio de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de declaración de confidencialidad, por medio de la cual se ordenó formar una pieza separada con la información declarada confidencial, denominada **pieza separada n.º 2**.

(20) El 25 de septiembre de 2024 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de estimación y desestimación de declaración de confidencialidad, por medio de la cual se ordenó formar una pieza separada con la información declarada confidencial, denominada **pieza separada n.º 3**.

(21) El 9 de octubre de 2024 las personas instructoras del expediente dictaron Providencia de estimación y desestimación de las pruebas propuestas en sus alegaciones al PCH por varias empresas y asociaciones de empresas.

La citada Providencia, asimismo, suspendió el plazo máximo para resolver el presente procedimiento sancionador desde la fecha de los requerimientos de información al Departamento de Educación del Gobierno Vasco y al Órgano Administrativo de Recurso Contractuales (OARC) hasta la fecha del efectivo cumplimiento de dichos requerimientos.

(22) El 9 de octubre de 2024 las personas instructoras del expediente dictaron sendos oficios de solicitud de información en periodo probatorio al Departamento de Educación del Gobierno Vasco y al OARC.

El 24 de octubre de 2024 el OARC remitió la información solicitada.

(23) El 14 de noviembre de 2024 las personas instructoras del expediente dictaron un oficio de reiteración de solicitud de información en periodo probatorio al Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

El 9 de diciembre de 2024 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco remitió una parte de la información solicitada.

(24) El 17 de diciembre de 2024 las personas instructoras del expediente dictaron un nuevo oficio de solicitud de información en periodo probatorio al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, solicitando la remisión de la información que no había sido remitida o se había remitido de forma incompleta.

El 17 de enero de 2025 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco remitió la información solicitada.

(25) El 28 de enero de 2025 las personas instructoras del expediente dictaron un nuevo oficio de solicitud de información en período probatorio y de requerimiento de información fuera de período probatorio al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, solicitando la remisión de información que no había sido remitida o se había remitido de forma incompleta, así como, fuera del período probatorio, la remisión de la siguiente información:

> *- Expliquen detalladamente cómo se han adjudicado los itinerarios de transporte escolar del curso 2024-2025 en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, señalando las condiciones, económicas y técnicas, bajo las que se presta el servicio en los casos de adjudicación directa.*
>
> *- Aporten en formato Excel el análisis de los itinerarios adjudicados para la prestación del servicio de transporte escolar de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa del curso 2024-2025. Indíquese el expediente, territorio, lote, itinerario, módulo del vehículo, número de viajes y empresa adjudicataria, señalando asimismo si ha sido adjudicada mediante licitación o adjudicación directa.*

(26) El 10 de febrero de 2025 las personas instructoras del expediente dictaron un nuevo oficio de solicitud de información en período probatorio y de requerimiento de información fuera de período probatorio al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, solicitando, junto con la información solicitada por oficio de 28 de enero de 2025, la siguiente información:

> *- Participantes en la reunión celebrada el 15 de septiembre de 2023 en el Parador de Argomaniz y firmantes del acuerdo adoptado en la misma.*
>
> *- Información relativa al punto V del acuerdo: composición del grupo de trabajo, actas de las reuniones celebradas e informe elaborado.*
>
> *- Al margen del precio, ¿en qué condiciones (vehículos preferentes y de reserva, conductores…) debían prestar las empresas el servicio en ambos casos (en adjudicación directa y cumpliendo la OEF)? ¿Debían respetar las condiciones establecidas en los pliegos de las licitaciones del curso 2023-2024 o el servicio lo prestaban en las condiciones del curso 2022-2023?*

El 28 de febrero de 2025 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco remitió la información solicitada.

(27) El 6 de marzo de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de levantamiento de la suspensión del plazo máximo para resolver el presente procedimiento, siendo la nueva fecha del plazo máximo la del 28 de enero de 2026.

(28) El 6 de marzo de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a la empresa JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA la siguiente información, necesaria para proponer el importe de la sanción que le correspondería, en su caso:

> *- Copia de su declaración del IRPF del ejercicio 2024 —o, en su caso, última declaración presentada—.*

- Volumen de negocios (sin IVA) del ejercicio 2024, desglosado para cada uno de los mercados en los que opera la empresa:

Escolar público: ……
Escolar privado: ……
Colectivo Empresas: ……
Discrecional: ……
Otros: ……..

- Volumen de negocios (sin IVA) generado por la prestación del servicio de transporte escolar público del Gobierno Vasco en el curso 2023-2024, desglosado para cada uno de los itinerarios adjudicados.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC el 10 de marzo de 2025.

(29) El 6 de marzo de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de solicitud de información para requerir a las empresas incoadas en el expediente la siguiente información, necesaria para proponer el importe de la sanción que correspondería a cada expedientado, en su caso:

- Cuentas anuales aprobadas, correspondientes al ejercicio 2024 —o, en su caso, últimas cuentas anuales aprobadas— con detalle a nivel de concepto de ingresos totales antes de la aplicación del IVA y de otros impuestos relacionados.

- Volumen de negocios (sin IVA) del ejercicio 2024, desglosado para cada uno de los mercados en los que opera la empresa:

- Volumen de negocios (sin IVA) generado por la prestación del servicio de transporte escolar público del Gobierno Vasco en el curso 2023-2024, desglosado para cada uno de los itinerarios adjudicados.

La respuesta fue remitida a LEA/AVC entre el 7 de marzo de 2025 y el 14 de mayo de 2025.

Las empresas AUTOBUSES GARAIGORDOBIL y SERVICIOS LIBERY 2020 no presentaron la información solicitada.

(30) El 4 de junio de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de declaración de confidencialidad, por medio de la cual se ordenó formar una pieza separada con la información declarada confidencial, denominada **pieza separada n.º 4**.

(31) El 10 de junio de 2025 las personas instructoras del expediente dictaron **Providencia de cierre de la fase de instrucción**, con el fin de redactar la Propuesta de Resolución, que fue convenientemente notificada a los interesados.

(32) El 17 de junio de 2025 la empresa EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L., interpuso un recurso administrativo ante el Consejo Vasco de la Competencia contra la Providencia de declaración de confidencialidad de 4 de junio de 2025.

(33) El 18 de junio de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron Providencia por la que acordaron suspender el plazo máximo para resolver el presente procedimiento sancionador 682-SAN-2023, con motivo de la interposición del citado recurso administrativo, desde la fecha de dicha Providencia hasta el día siguiente al de la Resolución del Consejo Vasco de la Competencia (CVC).

(34) El 29 de septiembre de 2025 el CVC dictó Resolución estimando el citado recurso administrativo presentado por la empresa EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L.

(35) El 6 de octubre de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de levantamiento de la suspensión del plazo máximo para resolver el presente procedimiento, siendo la nueva fecha del plazo máximo la del 11 de mayo de 2026.

(36) El mismo 6 de octubre de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron una Providencia de declaración de confidencialidad, por medio de la cual se ordenó formar una pieza separada con la información declarada confidencial, denominada **pieza separada n.º 5**.

(37) El 14 de noviembre de 2025 las personas instructoras del expediente emitieron la **Propuesta de Resolución** (PR), que fue notificada a los interesados, otorgándoles un plazo de un mes para presentar alegaciones a la misma.

En la PR se propuso al CVC:

> *PRIMERO: Que declare la existencia de una infracción, de acuerdo con lo que dispone el artículo 1.1 de la LDC, consistente en un acuerdo de boicot a la prestación del servicio de transporte escolar público del Gobierno Vasco, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar C02/028/2022 Álava, C02/027/2022 Bizkaia y C02/003/2023 Gipuzkoa, convocadas por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa.*
>
> *SEGUNDO: Que tipifique la infracción como muy grave, a tenor del artículo 62.4 a) de la LDC.*
>
> *TERCERO: Que declare autoras y responsables de dicha infracción a las siguientes empresas:*
>
> *1. ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)*
> *2. ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)*
> *3. AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)*
> *4. AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)*
> *5. AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)*
> *6. AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)*
> *7. AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)*
> *8. AUTOBUSES PARRA, S.L. (B31197320)*
> *9. AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)*
> *10. AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)*
> *11. AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)*

12. AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L. (B20439196)
13. AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)
14. AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)
15. AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
16. AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)
17. BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)
18. EIBAR BUS, S.L. (B95710539)
19. EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)
20. EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)
21. EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)
22. EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)
23. GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)
24. GOKO TOUR, S.L. (B95147401)
25. GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)
26.GUTI-BUS BIDAIAK, S.L. (B95222642)
27. HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
28. J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)
*29. JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)*
30. PORTI-BUS, S.L. (B48192611)
31. RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)
32. RIOJANA DE AUTOCARES, S.L. (B26049825)
33. SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)
34. SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
35. SOLETO BUS, S.L. (B48954945)

CUARTO: Que imponga a las infractoras las siguientes multas:

EMPRESA	MULTA (€)
ALEGRIA HERMANOS, S.A.	7.983
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	38.150
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	11.790
AUTOBUSES CUADRA, S.A.	101.645
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	11.463
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	3.256
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	6.580
AUTOBUSES PARRA, S.L.	4.270
AUTOCARES ALBA, S.L.	20.283
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	57.281
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	11.877
AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L.	33.092
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	11.636
AUTOCARES OLEA, S.L.	27.933
AUTOCARES SOBRON, S.L.	55.797
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	4.869
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	27.778
EIBAR BUS, S.L.	38.749
EREAGA BIDAIAK, S.L.	8.519

EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	*10.967*
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	*37.552*
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L.	*31.065*
GERNIKA BIDAIAK, S.L.	*12.611*
GOKO TOUR, S.L.	*29.181*
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	*35.683*
GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	*16.420*
HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L.	*10.926*
J.M. VIGIOLA, S.A.	*46.850*
JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA	*15.676*
PORTIBUS, S.L.	*14.525*
RAFA BUSAK, S.L.	*6.859*
RIOJANA DE AUTOCARES, S.L.	*4.270*
SAN MILLAN BUS, S.A.	*19.647*
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	*59.794*
SOLETO BUS, S.L.	*34.893*

QUINTO: Que no imponga a las infractoras la prohibición de contratar establecida en el artículo 71.1 b) de la LCSP.

SEXTO: Que declare que no se ha acreditado la existencia de prácticas prohibidas por parte de las siguientes empresas:

1. *ANCARTOUR, S.L. (B45409125)*
2. *AUTOBUSES DARÍO, S.L. (B20632436)*
3. *AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A. (A01020080)*
4. *AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L. (B26008359)*
5. *AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A. (A48944045)*
6. *AUTOBUSES ONIEVA, S.L. (B01126606)*
7. *AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L. (B09015447)*
8. *AUTOCARES JON ANDER, S.L.U. (B95788469)*
9. *AUTOCARES SIMÓN, S.L. (B48456255)*
10. *AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L. (B40156598)*
11. *BARRIO AUTOBUSAK, S.L. (B95593539)*
12. *BUS ALCONADA, S.L. (B95635140)*
13. *BUS-DEOBRIGA, S.L. (B09285719)*
14. *CARROCERÍAS SACONI, S.L. (B48460547)*
15. *LA BURUNDESA, S.A. (A31003627)*
16. *LOGROZA, S.L. (B50003177)*
17. *SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A. (A31016074)*
18. *ZUREKIN BUS, S.L. (B95539417)*

SÉPTIMO: Que declare que no se ha acreditado la existencia de prácticas prohibidas por parte de las siguientes asociaciones de empresas:

1. *AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (G01023936)*
2. *ASINTRA PAÍS VASCO (G28715837)*
3. *ASOCIACIÓN AUTOCARES UNIDOS DISCRECIONALES DE VIZCAYA (AUNDI) (G48481519)*

4. ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA) (G28835924)
5. CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) (G87167623)
6. DIREBUS (G88056734)
7. DIREBUS GIPUZKOA (G72511058)

OCTAVO: Que adopte el resto de las declaraciones a que se refiere el artículo 53 de la LDC.

(38) A la citada PR presentaron alegaciones las siguientes entidades:

Empresa	Folios
AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE	15911-15922
ALEGRÍA HERMANOS	15553-15558
ANTONIO BLANCO E HIJOS	15419-15422
ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCARES - ANETRA	14245-14248
AUTOBUSES CADIÑANOS	15589-15594
AUTOBUSES CUADRA	14337-15250
AUTOBUSES DARÍO	14305-14308
AUTOBUSES DE LUJUA	15423-15460
AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA	15537-15542
AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS	14337-15250
AUTOBUSES PARRA	14249-14268
AUTOCARES ALBA	15825-15840
AUTOCARES DE ZALLA	15461-15498
AUTOCARES DEL ZADORRA	15595-15600
AUTOCARES MALLABIA	15881-15898
AUTOCARES OLEA	15565-15588
AUTOCARES SOBRÓN	15923-16086
AUTOKARRAK IZURIETA	15841-15844
BUS ALCONADA	14309-14312
BUSTINDUI BIDAIAK	15301-15306
EIBAR BUS	15845-15862
EXCURSIONES ARTIBAI	15799-15824
EXCURSIONES JAI ALAI	15675-15798
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ	15601-15674
GERNIKA BIDAIAK	15863-15880
GRAN TURISMO ARABA	15543-15552
GUTI-BUS BIDAIAK	15307-15412
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES	15559-15564
J.M. VIGIOLA	15499-15536
JOSÉ ANGEL BUSTO TRUEBA	15271-15274
PORTI-BUS	15275-15300

RIOJANA DE AUTOCARES	14269-14288
SAN MILLÁN BUS	15413-15418
SOLETO BUS	15899-15910

(39) El 12 de enero de 2026 la Dirección de Investigación elevó el expediente al CVC.

(40) Dado que en el expediente no obraba el volumen de negocios correspondiente al ejercicio inmediatamente anterior al de la resolución —tal y como exige el artículo 63.1 de la LDC—, el 29 de enero de 2026 el CVC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51.1 de la LDC, estimó la necesidad de realizar las siguientes actuaciones complementarias:

— solicitar a las empresas que los instructores han propuesto declarar autoras y responsables de la infracción la documentación acreditativa del volumen total mundial de ingresos en el ejercicio 2025;

— documentación acreditativa de la jubilación de JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA.

El CVC ordenó a la Dirección de Investigación su realización.

(41) El 27 de febrero de 2026 la Dirección de Investigación concedió a los interesados un plazo de siete días para formular las alegaciones que tuvieran por pertinentes en relación con las actuaciones complementarias.

Las siguientes empresas presentaron alegaciones: AUTOCARES SOBRÓN, AUTOBUSES CUADRA, SOLETO BUS, J.M. VIGIOLA, LA BURUNDESA, GUTI-BUS BIDAIAK, EXCURSIONES JAI ALAI, EXCURSIONES ARTIBAI y EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ.

(42) El 30 de marzo de 2026 la Dirección de Investigación realizó las actuaciones complementarias ordenadas por el CVC.

(43) Las siguientes empresas han remitido documentación acreditativa del volumen de negocios referido al ejercicio 2025: ALEGRIA HERMANOS, ANTONIO BLANCO E HIJOS, AUTOBUSES DE LUJUA, AUTOBUSES JUANTXU, AUTOBUSES PARRA, AUTOCARES ALBA, AUTOCARES DE ZALLA, AUTOCARES OLEA, AUTOCARES SOBRÓN, AUTOKARRAK IZURIETA, BUSTINDUI BIDAIAK, EREAGA BIDAIAK, EXCURSIONES ARTIBAI, EXCURSIONES JAI ALAI, EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, GOKO TOUR, GRAN TURISMO ARABA, GUTI-BUS BIDAIAK, HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, J.M. VIGIOLA, JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA, PORTIBUS, RAFA BUSAK, RIOJANA DE AUTOCARES, SAN MILLAN BUS y SOLETO BUS.

(44) Las siguientes empresas no han remitido la documentación solicitada: AUTOBUSES CADIÑANOS, AUTOBUSES CUADRA, AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, AUTOCARES DEL ZADORRA, AUTOCARES MALLABIA, EIBAR BUS, GERNIKA BIDAIAK y SERVICIOS LIBERY 2020.

II. LAS PARTES

1. Asociaciones empresariales

(45) **AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (AGRUPACIÓN ALAVESA)**, con NIF G01023936, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en Cuadrilla de Vitoria, 5 de Vitoria-Gasteiz.

(46) **ASINTRA PAÍS VASCO**, con NIF G28715837, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en Astigarrako Bidea, 3 de Oiartzun (Gipuzkoa).

(47) **ASOCIACIÓN AUTOCARES UNIDOS DISCRECIONALES DE VIZCAYA (AUNDI)**, con NIF G48481519, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en Barrio Santa Juliana, 30 de Abanto-Zierbena (Bizkaia).

(48) **ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA),** con NIF G28835924, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en el Paseo de la Castellana, 201-6º de Madrid.

(49) **CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS)**, con NIF G87167623, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en Méndez Álvaro, 83-oficina 14 de Madrid.

(50) **DIREBUS**, con NIF G88056734, es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en el Paseo de la Castellana, 159-1º de Madrid.

(51) **DIREBUS GIPUZKOA**, con NIF G72511058 es una asociación empresarial de transporte de viajeros por carretera con sede en Catalina de Erauso, 16, de San Sebastián, cuyo ámbito territorial abarca todo el País Vasco. Fue constituida el 29 de agosto de 2022 y ostenta una representatividad del 69 % de la parte empresarial de la mesa negociadora del Convenio Colectivo Provincial.

2. Empresas

(52) **ALEGRÍA HERMANOS, S.A.**, con NIF A01012822, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en La Peña, 6 de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso general —interurbano y urbano—, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava

y Bizkaia[1]. Comparte la misma empresa matriz —RECILLA BUS, S.L. (B01313956)— con la empresa HIJAS DE JOSÉ SARASOLA, S.L.

(53) **ANCARTOUR, S.L.**, con NIF B45409125, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Barrio Rojadillo, 3, La Baluga, Sopuerta (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial privado y discrecional. Nunca ha prestado servicios de transporte escolar público para el Gobierno Vasco.

(54) **ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.**, con NIF B48977698, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Ugarte, B-18, Barrio Barrondo, Zaratamo (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia

(55) **AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.**, con NIF B09055096, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Manuel Iradier, 4, 1º izda. de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava.

(56) **AUTOBUSES CUADRA, S.A.**, con NIF A01018258, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Zankueta, s/n de Amurrio (Álava). Presta servicios de transporte regular de uso general —interurbano y urbano—, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros—. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa. Su empresa matriz es MOVENTIUM GLOBAL, S.L. (B02978377).

(57) **AUTOBUSES DARÍO, S.L.**, con NIF B20632436, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Industrial Igartualdea, 27 de Mendaro (Gipuzkoa). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa[2]. Es propietaria al 99 % de la empresa de transporte de viajeros J. OLABARRIA, S.L. (B48416689), con sede en Bizkaia.

(58) **AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.**, con NIF B48018600, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Plaza Larrakoetxe, 1 de Loiu (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

[1] En Bizkaia participa a través de la UTE Alegría-Sarasola 4, formada por las empresas ALEGRÍA HERMANOS, S.A. e HIJAS DE SARASOLA AUTOCARES, S.L.

[2] DARIO forma parte de la UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO), que ha sido adjudicataria de 5 itinerarios mediante adjudicación directa, 3 en Gipuzkoa y 2 en Bizkaia (tras la orden de ejecución forzosa).

(59) **AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.**, con NIF B01236678, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Plazuela La Unión, 13 de Legutio (Álava). Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(60) **AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A.**, con NIF A01020080, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Portal de Gamarra, 11 de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia.

(61) **AUTOBUSES JIMENEZ, S.L.**, con NIF B26008359, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Industrial El Raposal (c/Vulcanizados) de Arnedo (La Rioja). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava[3]. JIMÉNEZ MOVILIDAD HOLDING, S.L. (B26324129) es su socio partícipe único.

(62) **AUTOBUSES JUANTXU, S.L.**, con NIF B48568935, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Goya, 1-4º dcha. de Barakaldo (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(63) **AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A.**, con NIF A48944045, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Camino Playabarri, 2 de Erandio (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia[4]. Es accionista único y socio partícipe único, respectivamente, de las empresas LA BURUNDESA, S.A. y AUTOBUSES ONIEVA, S.L.

(64) **AUTOBUSES ONIEVA, S.L.**, con NIF B01126606, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Bidezarreta, 14 de Llodio (Álava). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia[5]. AUTOBUSES LA UNIÓN es su socio partícipe único.

(65) **AUTOBUSES PARRA, S.L.**, con NIF B31197320, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Plaza Vera Magallón, 11 de San Adrián (Navarra). Presta servicios de

[3] JIMENEZ participa en las UTEs: UTE (JIMENEZ, LOGROZA, RIO ALHAMA) y UTE (JIMENEZ, LOGROZA, ARRIBAS, JIMECAR).

[4] Tanto en Álava como en Bizkaia participa en el transporte escolar público a través de las siguientes UTEs: UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL) y UTE ESCGV17 (LA UNION, BURUNDESA, ONIEVA).

[5] Tanto en Álava como en Bizkaia participa en el transporte escolar público a través de las siguientes UTEs: UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL) y UTE ESCGV17(LA UNION, BURUNDESA, ONIEVA).

transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava. Posee participaciones de la empresa RIOJANA DE AUTOCARES, S.L.

(66) **AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.**, con NIF B09015447, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Cid, 16 de Miranda de Ebro (Burgos). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava. Comparte socios con BUS DEÓBRIGA, S.L.

(67) **AUTOCARES ALBA S.L.**, con NIF B48732382, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Ander Deuna, 15 de Bermeo (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial escolar público y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(68) **AUTOCARES DE ZALLA, S.L.,** con NIF B48943666, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Arzabe, 6 de Zalla (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(69) **AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.**, con NIF B01225184, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Manuel Iradier, 4-1º izda. de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava.

(70) **AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L.**, con NIF B20439196, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Zuberoa, 7 (Pol. Lezama Leguizamon), de Etxebarri (Bizkaia). Prestaba servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y otros—. Realizaba servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia.

El 7 de junio de 2024 la Junta General de Socios de AUTOBUSES CUADRA (Sociedad Absorbente) y la Junta General de Socios de AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS (Sociedad Absorbida), acordaron por unanimidad aprobar la fusión de la Sociedad Absorbida, de conformidad con el proyecto común de fusión redactado y firmado por los administradores de ambas sociedades con fecha 30 de mayo de 2024[6].

(71) **AUTOCARES JON ANDER, S.L.U.**, con NIF B95788469, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Arriagane, P12 - B5 de Boroa, Amorebieta (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y privado—. Realiza servicios

[6] BORME n.º 128, de 4 de julio de 2024, BORME-C-2024-4122.

de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia. Tiene vinculaciones societarias con la empresa EIBAR BUS, S.L.

(72) **AUTOCARES MALLABIA, S.L.**, con NIF B48898274, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Murueta Torre Auzunea, 2 de Durango (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(73) **AUTOCARES OLEA, S.L.**, con NIF B48522684, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Cecilia Gallartzagoitia, 2 de Amorebieta (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado—. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(74) **AUTOCARES SIMÓN, S.L.**, con NIF B48456255, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/José Miguel de Barandiaran, 1-entreplanta-dpto. 1 de Santurtzi (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(75) **AUTOCARES SOBRÓN, S.L.**, con NIF B01127935, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Katuxa - Ibarra, 15 de Llodio (Álava). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia.

(76) **AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L.**, con NIF B40156598, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Campo de San Pedro, 10 de Segovia. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava.

(77) **AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.**, con NIF B95812228, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Lauaxeta, 8-3ºA de Laukiz (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(78) **BARRIO AUTOBUSAK, S.L**., con NIF B95593539, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Aldapa, 6-4ºB de Ermua (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial –escolar público y otros– y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Gipuzkoa.

(79) **BUS ALCONADA, S.L.**, con NIF B95635140, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Aldapa, 11 de Ermua (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso general —interurbano y urbano—, regular de uso especial —escolar público, escolar privado

y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa.

(80) **BUS DEÓBRIGA, S.L**., con NIF B09285719, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Montañana, s/n - parcelas 121-122 - pabellón 13 de Miranda de Ebro (Burgos). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava. Comparte socios partícipes con la empresa AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.

(81) **BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.**, con NIF B48967160, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Industrial Kareaga II, 38-39 de Markina-Xemein (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(82) **CARROCERÍAS SACONI, S.L.**, con NIF B48460547, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Camino Arriaga-Sakoni, 18 de Erandio (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial escolar privado y discrecional. Ha realizado servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia en cursos anteriores. Sin embargo, en el curso 2023-2024 no ha sido adjudicataria de ningún itinerario.

(83) **EIBAR BUS, S.L.**, con NIF B95710539, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Isasi, 20 de Eibar (Gipuzkoa). Presta servicios de transporte regular de uso general urbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros—. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia[7]. Tiene vinculaciones societarias con la empresa AUTOCARES JON ANDER, S.L.U.

(84) **EREAGA BIDAIAK, S.L.**, con NIF B48957377, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Kurrullu bidea, 1 de Erandio (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado—. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(85) **EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.**, con NIF B48437735, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Bego Bertan, s/n de Berriatua (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público— y discrecional. Realiza servicios de

[7] Presta servicios tanto de manera individual como a través de las UTEs: UTE ARRATE 2017 (JAI ALAI-EIBAR-MALLAB-AR) —compuesta por las empresas EXCURSIONES ARTIBAI SL, EXCURSIONES JAI ALAI, S.L., EIBARBUS, S.L., AUTOCARES JON ANDER S.L., y AUTOCARES MALLABIA S.L.— y UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA) —compuesta por las empresas EXCURSIONES JAI ALAI SL, EIBARBUS S.L. y AUTOCARES MALLABIA S.L.—.

transporte escolar público en el territorio de Bizkaia. La empresa EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. es su único socio partícipe.

(86) **EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.**, con NIF B48110365, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Bego Bertan, s/n de Berriatua (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso general urbano, regular de uso especial —escolar público y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia. Es socio partícipe único de la empresa EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.

(87) **EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L.**, con NIF B48109052, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Zubiaur'tar Kepa, 40 de Bermeo (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(88) **GERNIKA BIDAIAK, S.L.**, con NIF B95334249, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Ibarra, 14 de Gernika-Lumo (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(89) **GOKO TOUR, S.L.**, con NIF B95147401, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Barrio Arregi, Pol. Cóndor - Edificio C de 48340 Amorebieta (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(90) **GRAN TURISMO ARABA, S.A.**, con NIF A01043025, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Artapadura, 15 de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava.

(91) **GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.**, con NIF B95222642, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Industrial Ugarte, Pab. F1-2 de Gatika (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(92) **HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.**, con NIF B20393666, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/La Peña, 6 de Vitoria-Gasteiz. Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial escolar público y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Bizkaia y

Gipuzkoa[8]. Comparte la misma empresa matriz —RECILLA BUS, S.L. (B01313956)— con la empresa ALEGRÍA HERMANOS, S.A.

(93) **J.M. VIGIOLA, S.A.**, con NIF A48416820, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Barrio Santa Juliana, 30 de Abanto-Zierbena (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(94) **JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA**, con NIF 14**14**N, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Arrigorriaga (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia. Tiene relación familiar con la empresa PORTIBUS, S.L.

(95) **LA BURUNDESA, S.A.**, con NIF A31003627, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Plazaola, manzana A-Naves 29 a 32 de Berrioplano (Navarra). Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia[9]. AUTOBUSES LA UNIÓN es su accionista único.

(96) **LOGROZA, S.L.**, con NIF B50003177, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/Santa Maria (Polígono La Portalada), 8 de Logroño. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava[10]. JIMÉNEZ MOVILIDAD HOLDING, S.L. (B26324129) es su socio partícipe único.

(97) **PORTI-BUS, S.L.**, con NIF B48192611, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Barrio Soscaño, 44 de Valle de Carranza (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia. Tiene relación familiar con la empresa JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA.

(98) **RAFA BUSAK, S.L.**, con NIF B48492920, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Avda. Cervantes, 6 de Basauri (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y otros—. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

[8] Tanto en Bizkaia como en Gipuzkoa participa de manera individual y a través de la UTE Alegría-Sarasola 4, formada por las empresas ALEGRÍA HERMANOS, S.A e HIJAS DE SARASOLA AUTOCARES, S.L.

[9] Tanto en Álava como en Bizkaia participa en el transporte escolar público a través de las UTEs: UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL) y UTE ESCGV17 (LA UNION, BURUNDESA, ONIEVA).

[10] Participa en el servicio a través de la UTE (JIMENEZ SL-LOGROZA SL-RIO ALHAMA SA).

(99) **RIOJANA DE AUTOCARES, S.L.**, con NIF B26049825, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono La Portalada II, c/ La Nevera 12 de Logroño. Presta servicios de transporte regular de uso general interurbano, regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava. La empresa AUTOBUSES PARRA posee participaciones en esta empresa.

(100) **SAN MILLÁN BUS, S.A.**, con NIF A48211189, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Avda. Iparragirre, 82 de Leioa (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial escolar público y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(101) **SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.**, con NIF B24733495, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en c/El Medio, 5 de Villaturiel (León). Tienen instalaciones en León, Vitoria-Gasteiz, Palma de Mallorca y Madrid. Prestaba servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realizaba servicios de transporte escolar público en los territorios de Álava y Bizkaia.

La empresa se encuentra en situación de liquidación voluntaria, conforme a los datos inscritos en el Registro Mercantil con fecha 3 de julio de 2025[11].

(102) **SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A.,** con NIF A31016074, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Polígono Industrial Municipal, 3 de c/Transversal de Tudela (Navarra). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público y escolar privado— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Álava[12]. JIMÉNEZ MOVILIDAD HOLDING, S.L. es su accionista única.

(103) **SOLETO BUS, S.L.**, con NIF B48954945, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Avda. Txorierri, 46 - Polígono Berreteaga 6E de Sondika (Bizkaia). Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar público, escolar privado y otros— y discrecional. Realiza servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia.

(104) **ZUREKIN BUS, S.L.**, con NIF B95539417, es una empresa de transporte de viajeros por carretera con sede en Avda. Txorierri, 46 - Polígono Berreteaga 6C de Sondika (Bizkaia). Pertenece al grupo CORPORACION EMPRESARIAL VECTALIA S.A. Presta servicios de transporte regular de uso especial —escolar privado y otros— y discrecional. Ha realizado servicios de transporte escolar público en el territorio de Bizkaia en cursos anteriores.

[11] BORME n.º 130, de 10 de julio de 2025, BORME-A-2025-130-24.

[12] Participa en el servicio a través de la UTE (JIMENEZ SL-LOGROZA SL-RIO ALHAMA SA).

3. Grupos o vinculaciones empresariales[13]

(105) **RECILLA BUS, S.L.**, con NIF B01313956 y domicilio social en c/La Peña, 6 de Vitoria-Gasteiz es accionista mayoritario y socio partícipe mayoritario, respectivamente, de ALEGRÍA HERMANOS, S.A. e HIJAS DE JOSÉ SARASOLA, S.L.

(106) **MOVENTIUM GLOBAL, S.L.**, con NIF B02978377 y domicilio social en Polígono Zankueta, s/n de Amurrio (Álava) es accionista único y socio partícipe único, respectivamente, de AUTOBUSES CUADRA, S.A. y AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L.

(107) **JIMÉNEZ MOVILIDAD HOLDING, S.L.**, con NIF B26324129 y domicilio social en c/Santa María, 8 - Pol. Ind. La Portalada II de Logroño es accionista único y socio partícipe único, respectivamente, de SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A., AUTOBUSES JIMENEZ, S.L. y LOGROZA, S.L.

(108) **AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A.** es accionista único y socio partícipe único, respectivamente, de LA BURUNDESA, S.A. y AUTOBUSES ONIEVA, S.L.

(109) **AUTOBUSES PARRA, S.L.** es socio partícipe de RIOJANA DE AUTOCARES, S.L.

(110) **EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.** es socio partícipe único de EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.

(111) AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L. y BUS DEÓBRIGA, S.L. comparten socios partícipes.

[13] Artículo 42.1 del Código de Comercio:

«*(…) Existe un grupo cuando una sociedad ostente o pueda ostentar, directa o indirectamente, el control de otra u otras. En particular, se presumirá que existe control cuando una sociedad, que se calificará como dominante, se encuentre en relación con otra sociedad, que se calificará como dependiente, en alguna de las siguientes situaciones:*

a) Posea la mayoría de los derechos de voto.

b) Tenga la facultad de nombrar o destituir a la mayoría de los miembros del órgano de administración.

c) Pueda disponer, en virtud de acuerdos celebrados con terceros, de la mayoría de los derechos de voto.

d) Haya designado con sus votos a la mayoría de los miembros del órgano de administración, que desempeñen su cargo en el momento en que deban formularse las cuentas consolidadas y durante los dos ejercicios inmediatamente anteriores. En particular, se presumirá esta circunstancia cuando la mayoría de los miembros del órgano de administración de la sociedad dominada sean miembros del órgano de administración o altos directivos de la sociedad dominante o de otra dominada por ésta. Este supuesto no dará lugar a la consolidación si la sociedad cuyos administradores han sido nombrados, está vinculada a otra en alguno de los casos previstos en las dos primeras letras de este apartado.

A los efectos de este apartado, a los derechos de voto de la entidad dominante se añadirán los que posea a través de otras sociedades dependientes o a través de personas que actúen en su propio nombre, pero por cuenta de la entidad dominante o de otras dependientes o aquellos de los que disponga concertadamente con cualquier otra persona».

(112) **AUTOCARES JON ANDER, S.L.U. y EIBAR BUS, S.L.** comparten socios partícipes y se publicitan como GRUPO JON ANDER[14].

III. ANÁLISIS DEL MERCADO

1. Marco normativo

(113) Las normas relativas al transporte regular de viajeros de uso especial regulan las prestaciones que son objeto de los procedimientos de contratación pública analizados en el presente expediente. Son, en concreto, las siguientes:

— Normativa vasca:

- *Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera* (LTVC).
- *Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera, aprobado por Decreto 51/2012, de 3 de abril* (RTVC).
- *Decreto 164/2023, de 31 de octubre, sobre el transporte escolar del alumnado de los centros docentes públicos no universitarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco financiado por el departamento competente en materia educativa.*
- *Decreto 69/2015, de 19 de mayo, sobre el transporte escolar del alumnado de los centros docentes públicos no universitarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco financiado por el departamento competente en materia educativa* (derogado por el Decreto 164/2023, de 31 de octubre, pero en vigor durante el ámbito temporal que abarca el presente expediente sancionador).

— Normativa estatal:

- *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* (LOTT).
- *Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre* (ROTT).
- *Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.*
- *Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*
- *Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor* (en su redacción dada por la Ley Orgánica 8/2021, de 4 de junio).
- *Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre Condiciones de Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores.*

— Normativa comunitaria:

- *Reglamento 2007/1370/CE, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.*

[14] GRUPO JON ANDER, página web de *Grupo Jon Ander*, accesible en: https://autocaresjonander.com/ (última consulta: 29.10.2025).

2. Análisis del mercado

2.1. Mercado relevante

(114) De conformidad con el apartado 12 de la Comunicación de la Comisión Europea sobre la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión en materia de competencia[15], el mercado de referencia en el que la Comisión Europea valora la dinámica de la competencia comprende un producto y una dimensión geográfica.

> a) El **mercado de producto** de referencia comprende todos aquellos productos que los clientes consideren intercambiables o sustituibles por el producto de las empresas afectadas, sobre la base de las características de los productos, sus precios y su uso previsto, teniendo en cuenta las condiciones de competencia y la estructura de la oferta y la demanda en el mercado.
>
> b) El **mercado geográfico** de referencia comprende la zona geográfica en la que las empresas afectadas ofrecen o demandan los productos de referencia, en la que las condiciones de competencia son lo suficientemente homogéneas como para que puedan valorarse los efectos del comportamiento o la concentración que se investiga, y que puede distinguirse de otras zonas geográficas, en particular, porque las condiciones de competencia son sensiblemente distintas en dichas zonas.

(115) En lo que se refiere al **mercado de producto,** se deben distinguir, por un lado, las normas que rigen para el sector del transporte de viajeros por carretera y, por otro, las normas aplicables a los procedimientos de contratación pública del servicio de transporte escolar en los centros públicos en la CAE.

En primer lugar, respecto a la normativa del sector del transporte de viajeros por carretera, se trata de una actividad de interés público que, dadas sus características, debe ser regulada con el fin de garantizar el servicio y sus condiciones de seguridad.

Así, el artículo 2 del Reglamento 2007/1370/CE, de 23 de octubre[16], se refiere al transporte público de viajeros como:

> *servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua.*

Y según el artículo 3:

[15] COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión en materia de competencia*, C/2024/1645, DOUE C de 22 de febrero de 2024.

[16] Aplicable a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros medios ferroviarios y por carretera, exceptuándose los destinados a explotación turística o de interés histórico.

Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público[17], deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

(116) En la CAE, la norma de referencia es la LTVC, así como su reglamento de desarrollo (RTVC), cuyo objeto es la regulación del transporte —tanto urbano como interurbano— de viajeros por carretera que se efectúe en vehículos especialmente acondicionados para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor.

En ella se clasifican los tipos de transporte de viajeros por carretera teniendo en cuenta diversos aspectos como:

- ***naturaleza****: pública o privada, de modo que son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena a cambio de una retribución económica, y son transportes privados aquéllos que se llevan a cabo por cuenta propia para satisfacer necesidades particulares, o como complemento a otra actividad realizada por una empresa o establecimiento del mismo sujeto;*

- ***radio de acción****: urbano o interurbano;*

- ***periodicidad de los servicios ofrecidos****: regulares o discrecionales;*

- ***continuidad****: permanente o temporal, y*

- ***utilización de los mismos:*** *de uso general —dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier persona interesada— o de uso especial —destinado a servir a un grupo específico de personas usuarias, como escolares, personas trabajadoras o grupos homogéneos similares—.*

(117) Por razones de interés público y seguridad vial, la prestación del transporte público de viajeros por carretera está sujeta a autorización administrativa o a concesión. Se distinguen tres tipos de habilitaciones administrativas:

a) Para el otorgamiento de autorizaciones de **transporte público discrecional de viajeros** es necesario acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 10 y concordantes de la LTVC, con las concreciones que, en su caso, realice la Administración en relación con las características técnicas, antigüedad o disposición de los vehículos que se pretendan utilizar, o con otras condiciones destinadas a garantizar la adecuada prestación de los servicios.

[17] Una obligación de servicio público es aquella «*exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución*» (artículo 2 letra e) del Reglamento (CE) No 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo).

b) Los **transportes regulares de uso general** tienen carácter de servicio público de titularidad de la Administración, y ésta puede asumirlos directamente o, como es lo general, gestionarlos indirectamente mediante concesión. En estos supuestos, el título administrativo habilitante del transporte es la concesión del servicio, pero, además, quienes ejerzan este tipo de transporte deben estar en posesión de la autorización de transporte discrecional de viajeros.

c) Los vehículos destinados a la prestación del **servicio de transporte público regular de uso especial** deben estar provistos de autorización de transporte discrecional cuyo ámbito territorial cubra la totalidad del recorrido. Además, deben contar con la correspondiente autorización especial otorgada por la Diputación Foral correspondiente, que se otorgará a las personas físicas, jurídicas y/o uniones temporales de empresas que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de las personas usuarias a través del correspondiente contrato o resolución de adjudicación del contrato, en el caso del transporte escolar organizado por la administración competente en la materia[18].

(118) En el caso del **servicio público de transporte escolar**, el Decreto 164/2023, de 31 de octubre, en idénticos términos que el Decreto 69/2015, de 19 de mayo, conceptúa el transporte escolar como un servicio complementario a los servicios educativos.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), señala, como principios del sistema educativo, la calidad de la educación para todo el alumnado, independientemente de sus condiciones y circunstancias; la equidad, que garantice la igualdad de oportunidades para el pleno desarrollo de la personalidad a través de la educación, la inclusión educativa, la igualdad de derechos y oportunidades que ayuden a superar cualquier discriminación y la accesibilidad universal a la educación, que actúe como elemento compensador de las desigualdades personales, culturales, económicas y sociales, con especial atención a las que se deriven de cualquier tipo de discapacidad.

Para garantizar el referido principio de equidad, la LOE establece la obligatoriedad de cursar la educación básica —que incluye la educación primaria y la educación secundaria obligatoria—, que será gratuita (artículo 4 de la LOE, con referencia al artículo 3.3 de la LOE).

El Decreto 21/2009, de 3 de febrero, por el que se establecen los criterios de ordenación y planificación de la red de centros docentes de enseñanza no universitaria, dispone que la Delegación Territorial de Educación establecerá el mecanismo oportuno para garantizar el traslado en condiciones de gratuidad de las personas afectadas al centro público que les haya sido asignado en el caso de que una circunscripción escolar, una zona escolar o un municipio no cuente con oferta educativa en alguna de las enseñanzas obligatorias[19].

[18] Artículo 50 del RTVC.

[19] Artículo 3, apartados 6 a 8 del Decreto 21/2009, de 3 de febrero. Dicha garantía de transporte será única y exclusivamente para el alumnado que acuda a los centros determinados en el Mapa Escolar.

En este contexto de derechos de las personas a una educación de calidad y, en determinadas enseñanzas, gratuita, y del deber de las Administraciones educativas de establecer las condiciones que permitan el ejercicio por las personas del derecho a la educación conforme a las reglas y los principios mencionados, el transporte escolar constituye un factor que condiciona el ejercicio de tales derechos y, por tanto, forma parte de las obligaciones que deben ser asumidas por la Administración educativa en determinadas circunstancias y enseñanzas.

(119) Con relación al **transporte escolar a centros educativos públicos**, se aplican también las normas de transporte terrestre y seguridad vial. Los titulares de los vehículos que realicen el servicio deben tener la autorización de transporte público regular de uso especial para escolares y cumplir las características técnicas recogidas en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

(120) Además, la normativa que regula la **seguridad en la prestación del servicio** otorga especial importancia a la antigüedad de los vehículos que realizan el transporte escolar, hasta el punto de impedir que vehículos de una determinada antigüedad lo efectúen. Así, el artículo 3 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, establece lo siguiente:

> *1. Como regla general, sólo podrán prestarse los servicios comprendidos en el párrafo a) del artículo 1, y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de transporte regular de uso especial, aquellos vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.*
>
> *No obstante, se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente los siguientes requisitos:*
>
> > *1.º Que el vehículo no rebase la antigüedad de dieciséis años, contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar.*
> >
> > *2.º 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.*
>
> *2. Los transportes objeto de este Real Decreto no podrán ser realizados por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a dieciséis años.*
>
> *3. A los efectos del cómputo de antigüedad se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar.*

(121) En el siguiente cuadro se resalta en azul el mercado en el que se han desarrollado los hechos que han motivado la incoación del presente expediente sancionador:

<table>
<tr><th colspan="4">Transporte de viajeros por carretera</th></tr>
<tr><th>Periodicidad</th><th>Uso</th><th>Radio de acción</th><th>Entidad contratante</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Transporte regular:
Sometido a itinerarios, calendarios y horarios preestablecidos</td><td rowspan="2">General:
Destinado a la población en general</td><td>Interurbano
Entre términos municipales</td><td>Diputaciones Forales</td></tr>
<tr><td>Urbano
En el término municipal</td><td>Ayuntamientos</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Especial:
Destinado a determinados colectivos</td><td rowspan="2">Escolar</td><td>Gobierno Vasco</td></tr>
<tr><td>Entidades particulares</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Otros colectivos</td><td>Poderes adjudicadores</td></tr>
<tr><td>Transporte discrecional:
sin itinerario, calendario ni horario preestablecido</td><td colspan="2"></td><td>Particulares</td></tr>
</table>

(122) Así, el **mercado de producto** afectado por las conductas analizadas en este expediente es el del servicio de transporte público regular de uso especial, prestado al alumnado matriculado en centros educativos públicos de la CAE[20], con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, y sujeto a licitación pública convocada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

(123) Por su parte, el **mercado geográfico** es el de la CAE, dado que coincide con el ámbito geográfico de los procedimientos de contratación pública realizados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para la contratación del servicio de transporte escolar.

2.1.1. Contexto del mercado relevante

(124) Sin ánimo de exhaustividad —ya que los hechos se recogen a lo largo de esta Resolución—, resulta conveniente, a juicio de este CVC, explicar el contexto en el que, en los últimos años, se ha prestado el servicio de transporte escolar a centros educativos públicos.

El Departamento de Educación del Gobierno Vasco ha realizado procedimientos de contratación pública sucesivos, pero, desde el curso 2019-2020 hasta el curso 2022-2023, el servicio de transporte escolar se ha prestado íntegramente por medio de adjudicaciones directas. Y, en el curso 2023-2024, únicamente se han adjudicado mediante procedimiento abierto de

[20] De conformidad con el artículo 1 f) 1 de la Ley 17/2023, de 21 de diciembre, de Educación de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se entiende por 'Centros de titularidad pública' aquellos «*centros educativos directamente dependientes de la red de centros de titularidad de la Administración educativa y financiados íntegramente con fondos públicos*». O, en términos de la norma vigente en el momento en que se desarrollaron los procedimientos de contratación pública a cuyas licitaciones no se presentaron las empresas incoadas, «*son centros públicos, a los efectos de la presente ley, aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma, y, en los términos recogidos en la disposición adicional décima, los centros de titularidad de las Corporaciones locales*» (artículo 1.2 de la Ley 1/1993, de 19 de febrero, de la Escuela Pública Vasca).

contratación pública el 14,5 % de los itinerarios (10,1 %, en Álava; 0 %, en Bizkaia; y 38,5 %, en Gipuzkoa).

(125) Los últimos procedimientos de contratación pública que se adjudicaron a las empresas licitadoras fueron los siguientes: SE/16/07 y C02/014/2018.

Por tanto, en las adjudicaciones realizadas en los cursos escolares posteriores (2019-2020 y 2020-2021) cada empresa continuó prestando los itinerarios que venía realizando el curso anterior y en las condiciones de prestación establecidas en los mencionados procedimientos de contratación pública (SE/16/07 y C02/014/2018).

(126) En 2021 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco convocó los procedimientos de contratación pública para la prestación del servicio de transporte escolar para los cursos 2021-2022 y 2022-2023, para los tres Territorios Históricos —C02/001/2021 Álava, C02/003/2021 Bizkaia y C02/002/2021 Gipuzkoa—.

Las condiciones establecidas en los pliegos de los procedimientos de contratación se modificaron respecto a las que se habían exigido en los procedimientos de contratación pública SE/16/07 y C02/014/2018. En concreto, se modificaron cinco condiciones:

(i) se redujo de 5 a 4 el número de vehículos de reserva para cada una de las rutas para las que presentaran ofertas;

(ii) se estableció la necesidad de autorización previa para utilizar dichos vehículos de reserva;

(iii) se estableció que los vehículos de reserva no podían ser preferentes en otros itinerarios;

(iv) se estableció que el permiso de conducción de clase D del personal conductor debía tener una antigüedad superior a 1 año;

(v) se estableció que el personal conductor debía poseer 1 año mínimo de experiencia en servicios de conducción de transporte colectivo.

Se interpusieron 14 recursos ante el OARC, 11 de los cuales fueron estimados parcialmente y canceladas las licitaciones. En consecuencia, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco desistió de los tres procedimientos de contratación pública convocados.

Por este motivo, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco procedió a la adjudicación directa de los itinerarios. La prestación se debía realizar en las condiciones de prestación previas —las de los procedimientos de contratación pública SE/16/07 y C02/014/2018—.

(127) En 2022 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco publicó los procedimientos de contratación pública para la prestación del servicio de transporte escolar para los cursos 2022-2023 y 2023-2024 – C02/006/2022 Álava, C02/008/2022 Bizkaia y C02/001/2022 Gipuzkoa– con

las mismas condiciones establecidas en los pliegos de los procedimientos de contratación publicados en 2021 (vehículos, conductores, etc.).

Los pliegos fueron nuevamente recurridos ante el OARC, que estimó parcialmente 3 recursos y canceló las licitaciones. En consecuencia, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco desistió, nuevamente, de los procedimientos de contratación pública convocados.

Por este motivo, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, una vez más, recurrió a adjudicar directamente los itinerarios a las empresas que habían venido prestando los servicios de transporte escolar. Las empresas aceptaron prestar el servicio en vísperas del inicio del curso escolar, tras la negociación de un incremento del 24,1% de las tarifas. La prestación se debía realizar en las condiciones de prestación previas —esto es, las de los procedimientos de contratación pública SE/16/07 y C02/014/2018—.

(128) En 2023 el Departamento de Educación del Gobierno Vasco publicó los procedimientos de contratación pública para la prestación del servicio de transporte escolar para los cursos 2023-2024 y 2024-2025. A las cinco modificaciones que en 2021 habían realizado en las condiciones de prestación del servicio añadieron dos nuevas modificaciones:

(i) se redujo a 1 vehículo de reserva para cada una de las rutas en las que se presentara oferta;

(ii) cada itinerario tenía asignado un conductor específico y cualquier modificación relativa al mismo debía ser autorizada.

Se volvieron a interponer varios recursos ante el OARC, que estimó parcialmente uno de ellos. Las licitaciones no fueron canceladas, por lo que continuó adelante el proceso de tramitación de las mismas. Hubo una baja participación en la fase de licitación.

El Departamento de Educación del Gobierno Vasco recurrió nuevamente a la adjudicación directa para la prestación de los itinerarios que habían quedado desiertos. La prestación se debía realizar en las condiciones de prestación previas —esto es, las de los procedimientos de contratación pública SE/16/07 y C02/014/2018—.

(129) En este periodo de tiempo, se celebraron múltiples reuniones entre el Departamento de Educación del Gobierno Vasco y las asociaciones y empresas del sector con la intención de acercar posturas en las pretensiones de ambos, las cuales desembocaron en unas nuevas condiciones de prestación del servicio en los procedimientos de contratación pública para el curso 2024-2025, que incorporaron, según el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, las reivindicaciones realizadas por las empresas:

(i) plazo más corto de ejecución de la prestación (1 curso + 1 curso);

(ii) incremento del precio del 6 % respecto al anterior procedimiento de contratación;

(iii) hasta 4 vehículos de reserva para cada ruta;

(iv) el vehículo de reserva puede utilizarse como preferente en otros itinerarios;

(v) el vehículo de reserva puede no estar matriculado a la fecha de presentación de ofertas;

(vi) el vehículo de reserva no necesita de autorización previa del Departamento para ser utilizado;

(vii) los conductores no están asignados a un itinerario;

(viii) no se establece ninguna antigüedad al permiso de conducción de clase D; y

(ix) no se exige ninguna experiencia al conductor.

2.2. Mercado afectado

(130) El concepto de mercado afectado por la conducta infractora viene determinado por el ámbito en el que las conductas hayan producido o sean susceptibles de producir efectos sobre las condiciones de competencia efectiva, de tal forma que son las propias empresas partícipes en una práctica restrictiva de la competencia las que, con sus conductas anticompetitivas, determinan el ámbito afectado por la infracción[21].

(131) Resulta pertinente la delimitación del mercado afectado para dar contexto al ámbito en que las conductas se llevan a cabo y para determinar el importe de la sanción a imponer, pues uno de los criterios establecidos en el artículo 64.1 de la LDC para determinar el importe de una eventual sanción es la dimensión y características del mercado afectado por la infracción.

(132) En el presente expediente el mercado afectado es el referido en el objeto de las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar C02/028/2022 Álava, C02/027/2022 Bizkaia y C02/003/2023 Gipuzkoa, constituido por el servicio de transporte público regular de uso especial prestado en los cursos escolares 2023-2024 y 2024-2025 (con prórroga de 2 cursos más), con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa (en adelante, servicio de transporte escolar a centros educativos públicos de la CAE para los cursos escolares 2023-2024 y 2024-2025).

2.2.1. Demanda

(133) Durante el curso escolar 2023-2024, el servicio de transporte escolar a centros educativos públicos de la CAE tuvo como destinatarios un total de 219 centros educativos y 18.719 alumnos y alumnas.

[21] Entre otras, Resolución de la CNMC de 10 de julio de 2024, S/0016/21, *Suministro de alimentos* y Resolución de la CNMC de 26 de julio de 2018, S/DC/0565/15, *Licitaciones de aplicaciones informáticas*.

Los procedimientos de contratación pública realizados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para dar cobertura a este servicio (expedientes C02/028/2022 *Araba*, C02/027/2022 *Bizkaia* y C02/003/2023 *Gipuzkoa*), contaron con un presupuesto conjunto de 20.794.343,40 euros (IVA excluido) para dicho curso escolar. Sin embargo, la duración del contrato era de dos cursos escolares (2023-2024 y 2024-2025) con posibilidad de prórroga para otros dos cursos (2025-2026 y 2026-2027), por tanto, la suma del presupuesto base de licitación (PBL) de los tres procedimientos de contratación ascendió a 41.588.686,80 euros (correspondiente a dos cursos escolares, esto es, 20 meses de ejecución, excluidos julio y agosto) y el valor estimado (incluyendo prórrogas y modificaciones) ascendió a un total de 99.812.848,32 euros.

En la siguiente tabla se detallan los datos del curso 2023-2024, por Territorio Histórico (se muestra el PBL correspondiente a la licitación del servicio durante un curso escolar, esto es, durante 10 meses):

Servicio de transporte escolar a centros educativos públicos de la CAE (curso 2023-2024)				
Expediente	**Número de itinerarios**	**Número de centros**	**Número de alumnos**	**PBL (10 meses) € (IVA excluido)**
C02/028/2022 *Araba*	139	39	3.024	4.860.343,80
C02/027/2022 *Bizkaia*	199	106	7.768	8.470.429,20
C02/003/2023 *Gipuzkoa*	145	74	7.927	7.463.570,40
Total	**483**	**219**	**18.719**	**20.794.343,40**

FUENTE: PCAP y ficha itinerarios de los procedimientos de contratación

2.2.2. Oferta

(134) Según las estadísticas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible[22], en enero de 2024 constaban 137 empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte de viajeros en autobús en la CAE (ello suponía el 4,84 % sobre el total de 2.828 empresas que estaban autorizadas en el Estado para la prestación del mismo servicio público).

En términos de flota de autobuses, el número de vehículos autorizados para este servicio en la CAE ascendía a 2.377 vehículos (el 5,27 % sobre el total de 45.077 autobuses autorizados en el ámbito nacional). Esto implicaba una media de 17,35 autobuses autorizados por empresa (por encima de la media estatal: 15,94), sólo superada por tres comunidades autónomas (Comunidad de Madrid, Canarias y La Rioja).

(135) Si se considera específicamente el servicio de transporte escolar a centros educativos públicos de la CAE en el curso 2023-2024, el número de operadores que realizó el servicio fue de 77 (de las cuales, 15 fueron UTEs). Así, si se tienen en cuenta las empresas que componen dichas UTEs,

[22] MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, *Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y demanda*, enero 2024.

el número de empresas prestadoras del servicio ascendió a 83 (alrededor del 65 % de las empresas autorizadas en Euskadi).

Algunos operadores prestaron el servicio en más de un Territorio Histórico, de tal forma que, desglosando por Territorio Histórico, el número de operadores que realizo el servicio fue el siguiente: 21 en Álava (incluyendo 6 UTEs), 40 en Bizkaia (9 UTEs) y 30 en Gipuzkoa (4 UTEs).

IV. HECHOS ACREDITADOS

1. Procedimientos de contratación de transporte escolar

(136) El Departamento de Educación del Gobierno Vasco, en aplicación del Decreto 69/2015, de 19 de mayo, sobre el transporte escolar del alumnado de los centros docentes públicos no universitarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y del posterior Decreto 164/2023, de 31 de octubre, sobre el transporte escolar del alumnado de los centros docentes públicos no universitarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco financiado por el departamento competente en materia educativa, **convoca periódicamente procedimientos abiertos** de contratación pública cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte escolar a centros educativos públicos de la CAE.

(137) En **2017** se licitó el **Expediente SE/06/17** cuyo objeto era la contratación del servicio de transporte escolar, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, incluida la de conductor, a los centros públicos de enseñanza dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, sitos en los Territorios Históricos de Araba, Gipuzkoa y Bizkaia.

El procedimiento de contratación estuvo compuesto por 3 lotes, uno por cada Territorio Histórico.

El plazo de ejecución del contrato fue el de los cursos escolares 2017-2018 y 2018-2019, con posibilidad de prórroga durante los cursos 2019-2020 y 2020-2021.

Se **adjudicaron** un total de **380 itinerarios**: 117 en Álava, 114 en Gipuzkoa y 149 en Bizkaia.

(138) En los **cursos 2019-2020 y 2020-2021**, debido a un error administrativo, no se pudo realizar la prórroga del servicio de transporte prevista en el expediente SE/06/2017. Por tanto, el servicio de transporte escolar en autobús de más de 9 plazas se prestó mediante **adjudicación directa** en dichos cursos.

(139) En **2021** se publicaron las nuevas convocatorias de transporte escolar para los cursos 2021-2022 y 2022-2023[23], licitándose tres expedientes separados, uno por cada Territorio Histórico: **C02/001/2021 Álava**, **C02/003/2021 Bizkaia** y **C02/002/2021 Gipuzkoa**.

Se interpusieron 14 recursos ante el OARC contra los pliegos de dichos procedimientos de contratación.

En 11 de ellos se estimó parcialmente el recurso, procediéndose a anular varias cláusulas de los pliegos, así como los actos del expediente de contratación relacionados con su aprobación, y se canceló la licitación. El órgano de contratación **desistió del procedimiento de adjudicación.**

En los otros 3 recursos (EB 2021/141, EB 2021/145 y EB 2021/149), habiendo acordado el órgano de contratación el desistimiento del procedimiento de contratación[24], se declaró concluso el procedimiento del recurso especial (artículo 152.4 LCSP).

(140) Los recursos interpuestos ante el OARC fueron los siguientes (no se reproducen las Resoluciones por ser de acceso público en la página web del OARC):

EXPEDIENTES RECURRIDOS ANTE EL OARC				
2021				
N.º de resolución	**Recurrente**	**T.H.**	**Expediente**	**Resolución OARC**
EB 2021/144	AGRUPACIÓN ALAVESA	Araba	C02/001/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/151	DIREBUS	Araba	C02/001/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/140	ANETRA	Araba	C02/001/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/152	Autobuses Barredo, S.L.	Araba	C02/001/2021	Se **estima parcialmente** y se anula el apartado segundo de la cláusula 21.6.b) del PCAP
EB 2021/148	CONFEBUS	Araba	C02/001/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/146	AGRUPACIÓN ALAVESA	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/143	ANETRA	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/153	Bustindui Bidaiak, S.L.	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**. Procedimiento de adjudicación ya cancelado en virtud de las Resoluciones 209, 210 y 213 del OARC
EB 2021/150	CONFEBUS	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/158	DIREBUS	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación

[23] Con posibilidad de prórroga en los cursos 2023-2024 y 2024-2025.

[24] Resoluciones de 29 de julio de 2021 (Gipuzkoa) y de 13 de enero de 2022 (Álava y Bizkaia), del Viceconsejero de Administración y Servicios del Departamento de Educación.

EB 2021/154	Excursiones Jai Alai, S.L.	Bizkaia	C02/003/2021	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación
EB 2021/141	ANETRA	Gipuzkoa	C02/002/2021	Se declara **concluso** el procedimiento de recurso especial porque el órgano de contratación ha acordado el desistimiento del procedimiento de adjudicación
EB 2021/145	AGRUPACIÓN ALAVESA	Gipuzkoa	C02/002/2021	Se declara **concluso** el procedimiento de recurso especial porque el órgano de contratación ha acordado el desistimiento del procedimiento de adjudicación
EB 2021/149	CONFEBUS	Gipuzkoa	C02/002/2021	Se declara **concluso** el procedimiento de recurso especial porque el órgano de contratación ha acordado el desistimiento del procedimiento de adjudicación

(141) En **2022** se publicaron las nuevas convocatorias de transporte escolar para los cursos 2022-2023 y 2023-2024, con posibilidad de prórroga en los cursos 2024-2025 y 2025-2026. Se tramitaron tres expedientes separados, uno por cada Territorio Histórico: **C02/006/2022 Araba**, **C02/008/2022 Bizkaia** y **C02/001/2022 Gipuzkoa**.

Se interpusieron 8 recursos ante el OARC contra los pliegos de dichos procedimientos de contratación. En tres (3) de ellos (EB 2022/083, EB 2022/085 y EB 2022/091) se estimó parcialmente el recurso, procediéndose a anular varias cláusulas de los pliegos, y se **cancelaron las licitaciones.** Los otros 5 recursos fueron desestimados.

(142) Los recursos interpuestos ante el OARC fueron los siguientes:

2022				
N.º de resolución	**Recurrente**	**T.H.**	**Expediente**	**Resolución OARC**
EB 2022/085	ANETRA	Araba	C02/006/2022	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación.
EB 2022/088	AUTOBUSES BARREDO, S.L.	Araba	C02/006/2022	Se **desestima**.
EB 2022/090	AGRUPACIÓN ALAVESA	Araba	C02/006/2022	Se **desestima** y se levanta la suspensión del procedimiento.
EB 2022/083	ANETRA	Bizkaia	C02/008/2022	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación.
EB 2022/086	EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	Bizkaia	C02/008/2022	Se **desestima**.
EB 2022/087	AGRUPACIÓN ALAVESA	Bizkaia	C02/008/2022	Se **desestima** y se levanta la suspensión del procedimiento de adjudicación.
EB 2022/084	ANETRA	Gipuzkoa	C02/001/2022	Se **desestima**.
EB 2022/091	AGRUPACIÓN ALAVESA	Gipuzkoa	C02/001/2022	Se **estima parcialmente**, se anulan varias cláusulas y se cancela la licitación.

(143) Nuevamente el servicio se prestó mediante **adjudicaciones directas**, en las condiciones económicas fijadas en el acuerdo suscrito el 7 de septiembre de 2022, en vísperas del inicio del curso escolar 2022-2023, tras las negociaciones realizadas con las asociaciones representativas

de las empresas prestadoras del servicio de transporte escolar en Euskadi. Todo ello "en un contexto de presión tanto por las empresas como por las familias y los medios de comunicación y de subida del precio del carburante"[25].

Las condiciones pactadas fueron las siguientes:

> *1.- Incremento del 24,1% del precio actual de prestación del servicio.*
>
> *2.- Actualización mensual del coste imputable a combustible (20,79 % del total del coste, conforme a la estructura de costes del Observatorio Vasco del Transporte, informe abril 2022) en función de la variación media mensual del precio del combustible respecto del precio de fecha 5 de septiembre de 2022.*

La cláusula de actualización mensual del combustible prevista en el punto 2 nunca se ha aplicado porque el precio del combustible comenzó una senda de descenso a finales del año 2022.

(144) En **2023** se publicaron las nuevas convocatorias de transporte escolar. Se tramitaron tres expedientes separados, uno por cada Territorio Histórico: **C02/028/2022 Araba**, **C02/027/2022 Bizkaia** y **C02/003/2023 Gipuzkoa**.

Se interpusieron 6 recursos ante el OARC, uno de los cuales fue estimado parcialmente, anulando una cláusula de los pliegos. Los 5 recursos restantes fueron desestimados. En 4 de ellos el OARC consideró que se apreciaba la concurrencia de **mala fe o temeridad** en la interposición del recurso con la intención de dilatar el procedimiento de adjudicación del contrato, si bien sólo procedió a la imposición de la sanción prevista en el artículo 58.2 LCSP en cuantía de 1.000 euros en tres (3) de las Resoluciones, puesto que en la restante apreció una contradicción en los pliegos que debía dar lugar a su corrección.

(145) La Resolución 109/2023, de 15 de junio, de la titular del OARC, en relación con el recurso especial en materia de contratación (EB 2023/025) interpuesto por la **ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA)** frente a los pliegos de los contratos **C02/027/2022 Bizkaia** y **C02/028/2022 Araba** expresó:

> *h) Sobre la temeridad o mala fe en la interposición del recurso especial*
>
> *En la actuación del recurrente se observan claros indicios de intención de dilatar el procedimiento de adjudicación del contrato interponiendo un recurso que utiliza argumentos*
>
> *(i) contradictorios con los esgrimidos en recursos precedentes*
>
> *(ii) reiterados, a pesar de haber sido desestimados con anterioridad, y*
>
> *(iii) otros que, pudiendo haber sido alegados en los recursos anteriores, no lo fueron.*

[25] Escrito de 16 de julio de 2023 del Departamento de Educación del Gobierno Vasco *(folio 18).*

Sin embargo, se considera que no procede la imposición de una multa por temeridad o mala fe porque la presente resolución aprecia una contradicción en los pliegos que debe dar lugar a su corrección, tal y como apunta el recurso.

(146) La Resolución 111/2023, de 15 de junio, de la titular del OARC, en relación con el recurso especial en materia de contratación (EB 2023/027) interpuesto por la **AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE** frente a los pliegos del contrato **C02/027/2022 Bizkaia** expresó:

NOVENO: Sobre la temeridad o mala fe en la interposición del recurso especial

En la actuación del recurrente se observan claros indicios de su intención de dilatar el procedimiento de adjudicación del contrato interponiendo un recurso que utiliza argumentos

(i) reiterados, a pesar de haber sido desestimados con anterioridad,

(ii) otros que, pudiendo haber sido alegados en los recursos anteriores, no lo fueron.

(iii) supuestas dudas que carecen de contenido impugnatorio y que, como en lo referido a la subrogación, quienes mejor conocen si procede o no y tienen la obligación de facilitar la información al respecto (artículo 130 LCSP) son las empresas a las que representa el recurrente.

(iv) motivos impugnatorios utilizados por otras asociaciones profesionales y desestimadas por este OARC / KEAO y a cuyo contenido puede acceder el recurrente, pues son públicas.

Consecuentemente, se acuerda imponer una sanción, en su grado mínimo de 1.000 euros, de acuerdo con lo previsto en el artículo 58.2 de la LCSP, dado que no se han acreditado otros perjuicios al margen de los derivados de la propia existencia de este procedimiento de recurso.

(147) La Resolución 127/2023, de 30 de junio, de la titular del OARC, en relación con el recurso especial en materia de contratación (EB 2023/092) interpuesto por **ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA)** frente a los pliegos de los contratos **C02/003/2023 Gipuzkoa** expresó:

g) Sobre la temeridad o mala fe en la interposición del recurso especial

En la actuación del recurrente se observan claros indicios de intención de dilatar el procedimiento de adjudicación del contrato interponiendo un tercer recurso especial sobre los mismos pliegos que utiliza argumentos

(i) contradictorios con los esgrimidos en recursos precedentes

(ii) reiterados, a pesar de haber sido desestimados con anterioridad,

(iii) Que ya han sido analizados y desestimados por este Órgano en otros recursos y

(iv) otros que, pudiendo haber sido alegados en los recursos anteriores, no lo fueron.

Además, la recurrente es conocedora de la carga de asuntos y demora en su resolución que actualmente soporta este Órgano a lo que contribuye la presentación de recursos carentes de viabilidad procesal como el que nos ocupa.

Este Órgano ha manifestado con anterioridad que el acceso a los procedimientos de revisión de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos se debe realizar desde la responsabilidad y cuando realmente se aprecie una lesión en los intereses del recurrente como consecuencia de una vulneración de la normativa aplicable (Resolución 77/2019), pero en ningún caso debe ser utilizado como un instrumento para perseguir una finalidad distinta para la que se ha creado.

Consecuentemente, se acuerda imponer una sanción, en su grado mínimo de 1.000 euros, de acuerdo con lo previsto en el artículo 58.2 de la LCSP, dado que no se han acreditado otros perjuicios al margen de los derivados de la propia existencia de este procedimiento de recurso.

(148) La Resolución 128/2023, de 30 de junio, de la titular del OARC, en relación con el recurso especial en materia de contratación (EB 2023/097) interpuesto por **DIREBUS** frente a los pliegos de los contratos **C02/003/2023 Gipuzkoa** expresó:

c) Sobre la temeridad o mala fe en la interposición del recurso especial

En la actuación del recurrente se observan claros indicios de intención de dilatar el procedimiento de adjudicación del contrato interponiendo un tercer recurso especial sobre los mismos pliegos que utiliza argumentos

(i) Que ya han sido analizados y desestimados por este Órgano con ocasión de los recursos contra pliegos relativos al servicio de transporte escolar que contenían cláusulas sustancialmente iguales u,

(ii) otros que, pudiendo haber sido alegados en los recursos anteriores, no lo fueron.

Este Órgano ha manifestado con anterioridad que el acceso a los procedimientos de revisión de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos se debe realizar desde la responsabilidad y cuando realmente se aprecie una lesión en los intereses del recurrente como consecuencia de una vulneración de la normativa aplicable (Resolución 77/2019), pero en ningún caso debe ser utilizado como un instrumento para perseguir una finalidad distinta para la que se ha creado.

Consecuentemente, se acuerda imponer una sanción, en su grado mínimo de 1.000 euros, de acuerdo con lo previsto en el artículo 58.2 de la LCSP, dado que no se han acreditado otros perjuicios al margen de los derivados de la propia existencia de este procedimiento de recurso.

(149) Los recursos interpuestos ante el OARC fueron los siguientes:

2023				
N.º de resolución	**Recurrente**	**T.H.**	**Expediente**	**Resolución OARC**
EB 2023/028	AGRUPACIÓN ALAVESA	Araba	C02/028/2022	Se **desestima**, si bien se ha de proceder a la corrección de un error material
EB 2023/026	Excursiones Jai Alai, S.L.	Bizkaia	C02/027/2022	Se **estima parcialmente** y se anula la cláusula 28.1.1.a) de las condiciones generales del PCAP y el último párrafo de la cláusula 4 del PPT
EB 2023/027	AGRUPACIÓN ALAVESA	Bizkaia	C02/027/2022	Se **desestima** y se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad por lo que se impone una sanción de 1.000 euros
EB 2023/025	ANETRA	Bizkaia Araba	C02/027/2022 C02/028/2022	Se **desestima** y se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad, pero no se impone la sanción porque se ha de proceder a la corrección de un error material
EB 2023/097	DIREBUS	Gipuzkoa	C02/003/2023	Se **desestima** y se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad por lo que se impone una sanción de 1.000 euros
EB 2023/092	ANETRA	Gipuzkoa	C02/003/2023	Se **desestima** y se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad por lo que se impone una sanción de 1.000 euros

(150) Las licitaciones no fueron canceladas, por lo que continuó el proceso de tramitación de las mismas.

2. Transporte escolar curso 2023-2024

2.1. Procedimientos de contratación curso 2023-2024. Disposiciones comunes

(151) Las licitaciones que han motivado la incoación del presente expediente sancionador son las que corresponden a los expedientes **C02/028/2022 Araba**, **C02/027/2022 Bizkaia** y **C02/003/2023 Gipuzkoa**. Las cláusulas de los pliegos de los tres procedimientos de contratación eran coincidentes, excepto el apartado I.10 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) del procedimiento de contratación de Gipuzkoa, que incluía la obligación de subrogar los contratos de trabajo de todas las personas trabajadoras que venían realizando la actividad objeto del contrato, por venir recogida dicha obligación en el Convenio Colectivo de Transporte escolar de Gipuzkoa.

(152) A continuación, se recogen las principales características de los tres procedimientos de contratación a efectos del presente expediente, recogidas en el PCAP y en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT).

2.1.1. Objeto, duración y presupuesto del contrato

(153) El **objeto** del contrato era el Servicio de transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve (9) plazas, incluida la de conductor/a, a los centros

públicos de enseñanza dependientes del Departamento de Educación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, sitos en el Territorio Histórico de Araba, Bizkaia o Gipuzkoa.

Las personas usuarias del servicio eran el alumnado (i) del tercer curso del primer ciclo de Educación Infantil, (ii) del segundo ciclo de Educación Infantil, (iii) de Educación Primaria y (iv) de Educación Secundaria Obligatoria[26].

(154) La **duración** del contrato era de 20 meses, sin contar los meses de julio y agosto en los que no se prestaría el servicio, con prórroga de otros 20 meses, sin contar los meses de julio y agosto. Es decir, la vigencia del contrato eran los cursos 2023-2024 y 2024-2025, con prórroga para los cursos 2025-2026 y 2026-2027.

(155) El **PBL** de los procedimientos de contratación pública lo calculó el Departamento de Educación del Gobierno Vasco tomando como base los datos del Observatorio de Costes del Transporte de Personas Viajeras por Carretera en la CAPV[27 y 28].

En la siguiente tabla se recoge el PBL de los contratos y su valor estimado:

Procedimiento de contratación	T.H.	PBL (2 cursos escolares)	VALOR ESTIMADO
C02/028/2022	ÁLAVA	9.720.687,60	23.329.650,24
C02/027/2022	BIZKAIA	16.940.858,40	40.658.060,16
C02/003/2023	GIPUZKOA	14.927.140,80	35.825.137,92
TOTAL		**41.588.686,80**	**99.812.848,32**

2.1.2. Vehículos

(156) Los vehículos ofertados debían ser propiedad de la licitadora o estar vinculados a ésta en régimen de exclusividad por medio de figuras como *renting*, *leasing* o similares, no admitiéndose

[26] Incorrectamente, en la cláusula específica 18.3 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) se hace referencia a que las personas usuarias del servicio «*son el alumnado de segundo y tercer ciclo de educación infantil, educación primaria y educación secundaria obligatoria*».

[27] El simulador de costes de explotación de los autocares de transporte de personas viajeras por carretera es una herramienta informática del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco (actual Departamento de Movilidad Sostenible) que se puso en marcha en 2007, con el fin de orientar a las empresas y profesionales del Sector del Transporte por carretera sobre la cuantía y la evolución de los costes asociados a su actividad.

Dicha aplicación está disponible en la página web del *Observatorio de Transportes de Euskadi* (OTEUS) del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco.

[28] Pese a que OTEUS ofrece una estructura de coste para cada módulo de vehículos (10-25, 26-35, 36-55 y 56-65), a la hora de calcular el PBL el Departamento de Educación únicamente ha tenido en cuenta los costes relativos al módulo superior (56-65), sin tener en cuenta el tamaño de módulo de los vehículos que corresponden a cada itinerario.

vehículos sobre los cuales no se acreditase la plena disponibilidad de la licitadora. Asimismo, los vehículos ofertados no deberían estar adjudicados en exclusiva a otras entidades.

(157) En cuanto al **vehículo preferente**, la ejecución del contrato administrativo se realizaría con los vehículos ofertados para cada itinerario. Los vehículos debían tener el mínimo de plazas indicado para cada itinerario en el anexo correspondiente y contar con las preceptivas licencias y seguros en materia de transporte.

Se **excluían** los vehículos cuya primera matriculación fuera anterior al 31/12/2009 en Álava, y al 31/12/2008 en Bizkaia y Gipuzkoa.

(158) En cuanto a los **vehículos de reserva**, debía presentarse, como mínimo, un vehículo de reserva con las siguientes características:

> ***Antigüedad**: igual o menor del vehículo preferente.*
>
> ***Módulo** (número de plazas)**:** como mínimo, el mismo módulo que el vehículo ofertado como preferente.*

Los vehículos de reserva no podían ser preferentes en otros itinerarios gestionados por el Departamento de Educación.

Los vehículos de reserva solamente se utilizarían en el caso de que el vehículo preferente sufriera alguna avería o no se encontrase disponible por motivos de fuerza mayor. Cuando la empresa adjudicataria solicitase utilizar el vehículo de reserva, debería informar de ello, justificando los motivos que le hubieran llevado a esa necesidad.

En ningún caso, la empresa adjudicataria podría utilizar el vehículo de reserva como vehículo preferente sin previo aviso y justificación, de lo contrario se aplicarían las penalidades establecidas.

La empresa adjudicataria no podía ejecutar el contrato con un vehículo de reserva que no fuera el señalado como tal. Si lo hiciese, se le aplicarían las penalidades establecidas. En este caso, aunque, el Departamento de Educación se viera obligado a autorizar el uso de un vehículo de reserva que no fuera el especificado en la oferta, por haberse requerido la autorización sin tiempo suficiente para denegarla sin que el servicio se viera afectado, se aplicarían también las penalidades establecidas.

(159) Con relación a las **sustituciones de los vehículos,** el Departamento de Educación podía autorizar la sustitución permanente del vehículo preferente y/o del vehículo de reserva, siempre que se aportasen vehículos que, como mínimo, igualasen a los sustituidos en la puntuación o valoración por la que en su adjudicación se hubiera considerado su oferta como la más ventajosa.

Excepcionalmente, y en aquellos supuestos debidamente justificados, la adjudicataria podía solicitar autorización a la Delegación de Educación correspondiente para la utilización puntual

de vehículos no incluidos en el documento contractual. La Administración se reservaba la potestad de aceptar o rechazar la solicitud.

Si el cambio de vehículo se producía a solicitud de la Administración como consecuencia de una variación en el número de alumnas y alumnos a transportar, el Departamento de Educación podía aceptar un vehículo de mayor antigüedad que el adjudicado en el procedimiento de contratación, siempre que la antigüedad del vehículo no fuera 3 años mayor que el vehículo preferente.

2.1.3. Medios humanos

(160) Las personas que prestasen el servicio de transporte escolar debían poseer el **Permiso de conducción de la clase D**, con base en el Reglamento General de Conductores, **con una antigüedad superior a 1 año.**

Asimismo, debían acreditar como mínimo 1 año de **experiencia** en servicios de conducción de transporte colectivo.

En el caso que el personal adscrito al contrato sufriera alguna variación, se debería informar al Departamento de Educación y, en el caso de nuevas incorporaciones, se debería cumplir con todos los requisitos especificados.

2.1.4. Tarifa

(161) En el Anexo PT/I del PPT se establecían las tarifas generales del servicio de transporte escolar. Estas tarifas se establecían en función de la capacidad del autobús solicitado (módulo), número de viajes y kilómetros del itinerario.

Los precios máximos de licitación para los **vehículos adaptados** se obtenían **incrementando un 15 %** los precios máximos de tarifa.

El número de plazas del módulo estaba compuesto por las plazas autorizadas del autobús, esto es, aquellas que podían ser utilizadas por las personas usuarias (alumnado y acompañante, en su caso).

Cada itinerario especificado en el PPT era:

- *una **entrada,** en el caso de traslado de la primera parada al centro/s docente/s, y*

- *una **salida,** en el caso de traslado del centro/s docente/s a la primera parada.*

Se entendía que correspondía a un mismo itinerario cada servicio prestado para atender un mismo horario de autobús, con independencia del número de paradas, del recorrido intermedio efectuado para recoger o dejar personas viajeras, o del número de personas transportadas en cada trayecto.

2.1.5. Solvencia

(162) Las operadoras económicas debían disponer de la siguiente solvencia, salvo que optasen por sustituirla por la clasificación indicada en la cláusula 21.3 de cláusulas específicas del PCAP[29].

(163) **Solvencia económica y financiera.** Volumen anual de negocios de la licitadora que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos concluidos, debería ser por importe igual o superior al establecido para cada itinerario.

Las licitadoras debían acreditar la cifra de negocios resultante de la suma de las cuantías de los lotes a los que se presentaran, aunque fueran propuestas adjudicatarias únicamente para uno de los lotes.

(164) **Solvencia técnica o profesional.** Relación de los principales servicios efectuados en los tres últimos años (hasta el último día de presentación de ofertas), de igual o similar naturaleza que los que constituían el objeto del contrato —servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera—, cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución fuera igual o superior a la cuantía establecida para cada lote.

Las licitadoras debían acreditar la cifra de negocios resultante de la suma de las cuantías de los lotes a los que se presentaba, aunque únicamente fueran propuestas adjudicatarias para uno de los lotes.

[29] **Clasificación:** se podía sustituir la solvencia exigida en la cláusula 21.2 de Cláusulas Específicas del contrato por la clasificación que se indica a continuación:

Grupo: "R" – Servicios de transporte.

Subgrupo: "1" – Transporte de viajeros por carretera.

• **Categoría** que corresponda según la suma del valor medio anual de todos los itinerarios por los que se licitaba (IVA excluido):

- Cuando el valor medio anual de la suma de los itinerarios a los que se licitaba, IVA excluido, fuera inferior a 150.000€. Clasificación de acuerdo con Real Decreto 773/2015: **1**

- Cuando el valor medio anual de la suma de los itinerarios a los que se licitaba, IVA excluido, fuera igual o superior a 150.000€ e inferior a 300.000€. Clasificación de acuerdo con Real Decreto 773/2015: **2**

- Cuando el valor medio anual de la suma de los itinerarios a los que se licitaba, IVA excluido, fuera igual o superior a 300.000€ e inferior a 600.000€. Clasificación de acuerdo con Real Decreto 773/2015: **3**

- Cuando el valor medio anual de la suma de los itinerarios a los que se licitaba, IVA excluido, fuera igual o superior a 600.000€ e inferior a 1.200.000€. Clasificación de acuerdo con Real Decreto 773/2015: **4**

- Cuando el valor medio anual de la suma de los itinerarios a los que se licitaba, IVA excluido, fuera igual o superior a 1.200.000€. Clasificación de acuerdo con Real Decreto 773/2015: **5**

2.1.6. Criterios de adjudicación

(165) Únicamente se consideraban criterios evaluables de forma automática mediante la aplicación de fórmulas:

1.- Oferta Económica del transportista (0-45 puntos).

Anexo III.1 de las Condiciones Generales.

Fórmula (se tenían en cuenta dos decimales):

$$\text{Puntuación} = \frac{45 \times (L - \text{OFERTA A EVALUAR})}{(L - \text{OFERTA MÁS ECONÓMICA})}$$

Donde:

***L:** Importe de licitación máximo (según ficha técnica de cada itinerario)*

Se excluía toda oferta económica que superase el importe de licitación máximo.

2.- Calidad ambiental de la flota (0–20 puntos).

Anexo PT/II del Pliego de Prescripciones Técnicas.

En este punto se valoraba la calidad ambiental del vehículo preferente, tomando como referencia el Distintivo ambiental del vehículo, según la clasificación de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Dicha clasificación establece 4 categorías - Cero, Eco, C y B - y deja sin distintivo los vehículos que no cumplen los requisitos para ninguna de ellas.

Únicamente se daban por válidas las referencias anteriores sobre el distintivo ambiental, no aceptándose aquellas que no hicieran referencia concreta a la clasificación y distintivo de la Dirección General de Tráfico.

***Puntos:** vehículos con distintivo Cero (azul)*

***15 puntos:** vehículos con distintivo Eco (verde/azul)*

***10 puntos:** vehículos con distintivo C (verde)*

***5 puntos:** vehículos con distintivo B (amarillo)*

***0 puntos**: vehículos sin distintivo*

3.- Antigüedad del vehículo preferente (0-25 puntos)

Anexo PT/II del Pliego de Prescripciones Técnicas.

En este punto se valoraba la antigüedad del vehículo ofertado por la empresa como preferente para realizar el itinerario. El vehículo preferente se haría constar en el apartado a) del Anexo PT/II del Pliego de Prescripciones Técnicas.

La fecha de primera matriculación del vehículo preferente determinaría la puntuación correspondiente según la siguiente escala:

Antigüedad de vehículos preferentes: 25 puntos. Fórmula: Se asignaban 25 puntos por vehículo con fecha de matriculación correspondiente a la fecha inmediatamente anterior a la fecha término del plazo de presentación de proposiciones.

Los vehículos con fecha de matriculación anterior se puntuaban conforme a la siguiente fórmula:

*P=25-(ADías vehículo *25/3600)*

P: puntuación obtenida por el licitador

ADías era el número de días entre la primera fecha de matriculación y el día de finalización del plazo para presentar las ofertas.

La puntuación no resultaría nunca negativa, la puntuación más baja sería de 0; por lo tanto, los vehículos con una antigüedad superior a 3.600 días, obtendrían la puntuación de 0 puntos.

*Se **excluirán** los vehículos cuya primera matriculación sea anterior al 31/12/2008*[30].

4.- Formación en conducción eficiente (0-10 puntos)

Anexo PT/IV del Pliego de Prescripciones Técnicas.

*Se valoraba que el personal adscrito a este contrato acreditase haber realizado **formación en conducción eficiente en los últimos 5 años**. La acreditación de haber realizado el curso de conducción eficiente se presentaría mediante certificado emitido por el órgano que hubiera ofrecido la formación cuando la Administración lo requiriera para ello. Las empresas licitadoras debían declarar en el Anexo PT/IV del Pliego de Prescripciones Técnicas haber realizado la formación en conducción eficiente, así como la fecha en la que la certificación fue obtenida.*

Únicamente se puntuarían los certificados emitidos con fecha anterior al plazo de presentación de ofertas.

La escala de valoración era la siguiente:

[30] En el procedimiento de contratación de Álava, se excluían los vehículos cuya primera matriculación fuera anterior al 31/12/2009.

Personal adscrito al contrato que hubiera realizado la formación en conducción eficiente	*Puntuación*
Curso de 50 o más horas	*10*
Curso entre 20 horas y 49 horas	*7*
Curso entre 4 horas y 19 horas	*2*
Cursos de menos de 4 horas	*0*

2.1.7. Número de lotes

(166) Las licitadoras podían presentar oferta para uno, varios o todos los lotes, siempre que acreditasen la solvencia suficiente para abarcar el total de lotes a los que se presentaban.

No había limitación en el número máximo de lotes de los que podía resultar adjudicataria cada licitadora.

En el momento en que se adjudicase un vehículo en calidad de preferente, quedaban excluidas las restantes ofertas de la misma empresa en las que este vehículo constase como preferente.

2.1.8. Subcontratación

(167) Se establecían limitaciones a la posibilidad de subcontratar. En concreto, no se podían subcontratar las prestaciones o trabajos ejercidos por el personal que realizase tareas de conducción.

2.1.9. Penalidades

(168) Las siguientes conductas, entre otras, eran consideradas como graves:

- El cambio de vehículo preferente sin previa autorización. El transporte debía realizarse utilizando el vehículo preferente autorizado. Para el caso de querer utilizar el vehículo de reserva, se debía de informar del motivo del cambio y se daría autorización para ello.

- La utilización de un vehículo de reserva no señalado en el documento contractual.

- En el caso que a lo largo de la ejecución del contrato variase el personal adscrito, éste debía cumplir con las mismas características exigidas al personal que hubiera sido adscrito en el momento de la firma del contrato.

La sanción por cada infracción grave era de 12 días del precio diario de adjudicación del itinerario o itinerarios afectados.

2.2. C02/027/2022 Bizkaia

(169) El procedimiento de contratación para los cursos **2023-2024 y 2024-2025, con prórroga para los cursos 2025-2026 y 2026-2027,** del transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en el Territorio Histórico de Bizkaia (C02/027/2022) finalizó su plazo de presentación de ofertas el 20 de julio de 2023.

(170) Se licitaron 194 lotes. En 77 de los lotes licitados (39,69 %) el PBL fue superior al de la adjudicación directa realizada en el curso 2022-2023.

(171) Se presentaron ofertas en 18 lotes (9,28 %): 52, 55, 56, 57, 59, 87, 103, 125, 127, 129, 150, 153, 154, 155, 164, 166, 181 y 198.

(172) Las empresas que presentaron oferta a dichos lotes fueron:

- AUTOKARRAK IZURIETA, S.L., quince (15) lotes: 52, 55, 56, 57, 59, 87, 103, 125, 153, 154, 155, 164, 166, 181 y 198.

- AUTOCARES SIMÓN, S.L., dos (2) lotes: 127 y 150.

- ANCARTOUR, S.L., un (1) lote: lote 129.

(173) Las tres empresas licitadoras fueron requeridas de subsanación para que, en el plazo de tres días hábiles, aportasen la siguiente documentación:

- AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.: DEUC

- AUTOCARES SIMÓN, S.L.: DEUC y concretar el convenio colectivo que sería de aplicación en el ANEXO II.5 (DECLARACIÓN SOBRE LOS COMPROMISOS QUE ASUME RESPECTO A LAS PERSONAS QUE REALICEN LA ACTIVIDAD OBJETO DEL CONTRATO)

- ANCARTOUR, S.L.: DEUC y ANEXO II.5 (DECLARACIÓN SOBRE LOS COMPROMISOS QUE ASUME RESPECTO A LAS PERSONAS QUE REALICEN LA ACTIVIDAD OBJETO DEL CONTRATO)

(174) Solo ANCARTOUR, S.L. presentó en plazo y correctamente la documentación requerida, por lo que fue admitida a la licitación.

(175) Requerida posteriormente ANCARTOUR, S.L. para que aportase la documentación acreditativa previa a la adjudicación del contrato —en cumplimiento de lo dispuesto en las cláusulas 21 de las condiciones generales y 25 de las cláusulas específicas del PCAP—, no respondió al requerimiento de documentación, por lo que, de conformidad con el artículo 150.2 LCSP, se entendió que había retirado su oferta. En consecuencia, la mesa de contratación acordó excluir del procedimiento a la licitadora ANCARTOUR, S.L. y proponer al órgano de contratación que se declarase desierta la licitación.

ANCARTOUR, S.L. ha alegado que era la primera vez que se presentaba a una licitación del Gobierno Vasco, dado que se dedica al transporte escolar concertado, y que, cuando le notificaron el horario del recorrido, comprobó que no era compatible con el servicio que prestaba a un colegio concertado, no disponiendo, además, de vehículo de sustitución para el horario y recorrido del servicio escolar público.

(176) En consecuencia, no se adjudicó ningún lote en Bizkaia.

(177) Dado que todos los itinerarios habían quedado desiertos, se ofreció a las empresas incumbentes realizar el servicio mediante adjudicación directa, con el mismo precio al que lo venían realizando el curso pasado. Dicha propuesta no fue aceptada por las empresas, quedando desiertos todos los itinerarios.

2.3. C02/028/2022 Álava

(178) El procedimiento de contratación para los cursos **2023-2024 y 2024-2025, con prórroga para los cursos 2025-2026 y 2026-2027,** del transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en el Territorio Histórico de Álava (C02/028/2022) finalizó su plazo de presentación de ofertas el 13 de julio de 2023.

(179) Se licitaron 139 lotes[31]. En 77 de los lotes licitados (55,39 %) el PBL fue superior al de la adjudicación directa realizada en el curso 2022-23.

(180) Se presentaron ofertas en 17 lotes (12,23 %): 28, 29, 30, 35, 36, 38, 40, 43, 44, 51, 68, 69, 80, 83, 84, 112 y 113, quedando desiertos el resto de los lotes (122 lotes).

(181) Las empresas que presentaron oferta a dichos lotes fueron:

- AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L., 14 lotes: 28, 29, 30, 35, 38, 40, 43, 44, 68, 69, 80, 83, 84 y 113.

- BUS-DEÓBRIGA, S.L., 3 lotes: 38, 40 y 51.

- AUTOCARES HIJOS DE PÉREZ, S.L., 1 lote: 35.

- UTE formada por 5 empresas (AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L., LOGROZA, S.L., EMPRESA ARRIBAS, S.A., JIMECAR PREMIUM, S.L. y SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DE RÍO ALHAMA, S.A.), 5 lotes: 28, 36, 84, 112 y 113.

(182) 7 de las 8 empresas citadas tienen su sede social fuera de la CAE. La empresa AUTOCARES HIJOS DE PÉREZ, S.L. tiene su sede en Álava.

[31] Según el Acta de 17 de octubre de 2023, de Propuesta de Adjudicación del Órgano de Contratación.

(183) Posteriormente, AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L. renunció a 4 de los lotes a los que había licitado y en los que había sido propuesta como adjudicataria y, en consecuencia, la mesa de contratación declaró desiertos dichos lotes[32].

(184) Finalmente, se propuso la adjudicación de 11 lotes (7,91%) en Álava: 28, 29, 30, 35, 36, 38, 40, 51, 80, 112 y 113[33].

(185) Una vez abiertas todas las ofertas, en aquellos itinerarios que quedaron desiertos se ofreció a las empresas incumbentes realizar el servicio mediante adjudicación directa, con el mismo precio al que lo venían realizando el curso pasado. Dicha oferta no fue aceptada por las empresas.

2.4. C02/003/2023 Gipuzkoa

(186) El procedimiento de contratación para los cursos **2023-2024 y 2024-2025, con prórroga para los cursos 2025-2026 y 2026-2027,** del transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en el Territorio Histórico de Gipuzkoa (C02/003/2023) finalizó su plazo de presentación de ofertas el 19 de julio de 2023.

(187) Se licitaron 143 lotes[34]. En 46 de los lotes licitados (32,16 %) el PBL fue superior al de la adjudicación directa realizada en el curso 2022-2023.

(188) Tras realizar el correspondiente análisis y valoración de las ofertas presentadas, se adjudicaron 55 lotes (38,46 %): 8, 14, 15, 17, 18, 34, 35, 46, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 75, 93, 94, 96, 99, 100, 103, 104, 107, 108, 109, 111, 113, 114, 116, 126, 127, 136, 167, 138, 140, 141, 142, 143, 144 y 145.

(189) En aquellos itinerarios que quedaron desiertos, se ofreció a las empresas incumbentes realizar el servicio mediante adjudicación directa con el mismo precio al que lo venían haciendo el curso anterior. Prácticamente todas las empresas incumbentes aceptaron realizar los itinerarios desiertos mediante adjudicación directa, con el mismo precio del curso pasado, a pesar de que en algunos itinerarios el PBL era superior al de la adjudicación directa.

---

[32] Acta de 2 de noviembre de 2023 y Resolución de noviembre de 2023 del Viceconsejero de Administración y Servicios del Departamento de Educación, por la que se tiene por retirada la proposición presentada por AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L. para los lotes 43, 69, 83 y 84 en el expediente de contratación (C02/028/2023).

[33] Acta de propuesta de adjudicación de la mesa de contratación de 17 de octubre de 2023 y Acta de propuesta de adjudicación II de 20 de diciembre de 2023.

[34] De conformidad con la Resolución del Viceconsejero de Administración y Servicios del Departamento de Educación por la que se adjudica el contrato y se declaran desiertos algunos lotes del contrato de servicios que tiene por objeto el "transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sito en el territorio histórico de Gipuzkoa" (C02/003/2023).

(190) En Gipuzkoa quedaron únicamente 3 itinerarios sin adjudicar, por lo que se adjudicaron el 97,90 % de los mismos.

2.5. Orden de Ejecución Forzosa

(191) El 5 de septiembre de 2023 se publicó en el BOPV la Orden de 1 de septiembre de 2023, del Consejero de Educación, por la que ordena la continuidad de la prestación del servicio de transporte escolar para el alumnado que curse las enseñanzas de tercer curso del Primer Ciclo de Educación Infantil, Segundo Ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Formación Profesional Básica (en adelante, Orden de Ejecución Forzosa).

(192) Dicha Orden manifestó lo siguiente:

> *(…) A fin de asegurar la gestión eficaz de los servicios públicos esenciales de la Comunidad Autónoma del País Vasco se precisa la utilización de mecanismos extraordinarios que permitan, para casos excepcionales como el que nos ocupa, al objeto de cubrir necesidades urgentes e inaplazables, especialmente en los sectores tan fundamentales como el educativo, asegurar la prestación dichos servicios.*
>
> *A tal efecto, y a fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio esencial de transporte escolar, y al amparo de los precedentes a referidos con anterioridad,*
>
> *RESUELVO:*
>
> *Primero.– Continuidad de la prestación del servicio de transporte escolar.*
>
> *Por medio de la presente se ordena a las compañías y, en su caso, Uniones Temporales de Empresas identificadas en el anexo de la presente Orden la continuidad en la prestación del servicio de transporte escolar para el alumnado que curse las enseñanzas de tercer curso del Primer Ciclo de Educación Infantil, Segundo Ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Formación Profesional Básica, en las rutas identificadas en el citado anexo para cada una de las compañías y Uniones Temporales de Empresas, hasta el momento en el que pueda comenzar a ejecutarse un nuevo contrato que incluya dichos servicios.*
>
> *Las características, distancias y paradas de cada una de las rutas serán las mismas que las del curso académico 2022-2023.*
>
> *Segundo.– Remuneración.*
>
> *El Departamento de Educación* ***abonará el coste efectivo de la prestación del servicio*** *correspondiente a las rutas identificadas en el anexo a las respectivas a las compañías y Uniones Temporales de Empresas, previa justificación de dicho coste por parte de las mismas.* ***Importe al que se sumara el correspondiente al coste del beneficio industrial, que se cuantifica en el seis por ciento (6 %)***[35]***.***

[35] Énfasis añadido.

Tercero.– Justificación y abono.

El Departamento de Educación habilitará el oportuno espacio en el que, con una periodicidad mensual, las compañías y Uniones Temporales de Empresas puedan identificar y relacionar los costes incurridos, y puedan aportar la oportuna documentación acreditativa y justificativa de dichos costes. (…)

(193) Con vistas a eliminar el riesgo económico para las empresas, la Orden de Ejecución Forzosa preveía que el Departamento de Educación abonaría el coste efectivo de la prestación del servicio correspondiente, previa justificación de dicho coste. A dicho importe se sumaría el correspondiente al coste del beneficio industrial, que se cuantificó en el 6 %.

(194) La Orden de Ejecución Forzosa incluyó la ejecución de 131 itinerarios en Álava, 194 en Bizkaia y 3 en Gipuzkoa[36].

(195) Los itinerarios de Álava se incluyen en la siguiente tabla:

[36] El número de itinerarios puede variar respecto a los que se mencionan en los pliegos de los procedimientos de contratación. Esto se debe a que en los pliegos se incluyen los itinerarios que se han ejecutado en el curso anterior. Sin embargo, los itinerarios se van ajustando al comienzo de curso, dependiendo de las necesidades reales (hay cambios debido a que se incorporan nuevos alumnos, alumnos que cambian de ciclo, cambian de centro o, por edad, dejan de utilizar el transporte escolar).

ÁLAVA					
Itinerario	Empresa			Itinerario	Empresa
A0011	Alegria Hnos, S.A.	A0225	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0002	Gran Turismo Araba, S.A
A0300	Alegria Hnos, S.A.	A0227	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0070	Gran Turismo Araba, S.A
A0016	Autobuses Cuadra, S,A,	A0231	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0090	Gran Turismo Araba, S.A
A0064	Autobuses Cuadra, S,A,	A0233	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0208	Gran Turismo Araba, S.A
A0071	Autobuses Cuadra, S,A,	A0136	Autobuses Urbanos Angel Herrera, S,L,	A0223	Gran Turismo Araba, S.A
A0101	Autobuses Cuadra, S,A,	A0162	Autobuses Urbanos Angel Herrera, S,L,	A0226	Gran Turismo Araba, S.A
A0102	Autobuses Cuadra, S,A,	A0244	Autobuses Urbanos Angel Herrera, S,L,	A0245	Gran Turismo Araba, S.A
A0104	Autobuses Cuadra, S,A,	A0013	Autocares Hijos M, Ramos S,L,	A0232	Hijas de Jose Sarasola Autocares, S.L.
A0106	Autobuses Cuadra, S,A,	A0097	Autocares Hijos M, Ramos S,L,	A0004	Servicios Libery 2020, S.L.
A0119	Autobuses Cuadra, S,A,	A0122	Autocares Hijos M, Ramos S,L,	A0029	Servicios Libery 2020, S.L.
A0120	Autobuses Cuadra, S,A,	A0124	Autocares Hijos M, Ramos S,L,	A0052	Servicios Libery 2020, S.L.
A0127	Autobuses Cuadra, S,A,	A0038	Autocares Sobron, S,L,	A0084	Servicios Libery 2020, S.L.
A0128	Autobuses Cuadra, S,A,	A0039	Autocares Sobron, S,L,	A0086	Servicios Libery 2020, S.L.
A0129	Autobuses Cuadra, S,A,	A0040	Autocares Sobron, S,L,	A0141	Servicios Libery 2020, S.L.
A0177	Autobuses Cuadra, S,A,	A0100	Autocares Sobron, S,L,	A0196	Servicios Libery 2020, S.L.
A0216	Autobuses Cuadra, S,A,	A0105	Autocares Sobron, S,L,	A0207	Servicios Libery 2020, S.L.
A0007	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0121	Autocares Sobron, S,L,	A0242	Servicios Libery 2020, S.L.
A0010	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0217	Autocares Sobron, S,L,	A0027	UTE (La Union Sa-Burundesa Sa-Onieva Sl)
A0012	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0036	Autocares Victor Bayo, S,L,	A0034	UTE (Riojana de Autocares-Autob, Parra)
A0014	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0107	Autocares Victor Bayo, S,L,	A0035	UTE (Riojana de Autocares-Autob, Parra)
A0021	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0164	Autocares Victor Bayo, S,L,	A0158	UTE (Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0022	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0243	Autocares Victor Bayo, S,L,	A0168	UTE (Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0023	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0020	Bus Deobriga, S,L,	A0192	UTE (Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0024	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0030	Bus Deobriga, S,L,	A0015	UTE Alegria-Sarasola 4
A0025	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0046	Bus Deobriga, S,L,	A0017	UTE Alegria-Sarasola 4
A0026	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0047	Bus Deobriga, S,L,	A0049	UTE Alegria-Sarasola 4
A0028	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0059	Bus Deobriga, S,L,	A0072	UTE Alegria-Sarasola 4
A0031	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0060	Bus Deobriga, S,L,	A0074	UTE Alegria-Sarasola 4
A0044	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0063	Bus Deobriga, S,L,	A0080	UTE Alegria-Sarasola 4
A0082	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0073	Bus Deobriga, S,L,	A0191	UTE Alegria-Sarasola 4
A0085	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0075	Bus Deobriga, S,L,	A0001	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0088	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0091	Bus Deobriga, S,L,	A0003	Ute ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0092	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0096	Bus Deobriga, S,L,	A0009	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0108	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0110	Bus Deobriga, S,L,	A0033	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0117	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0116	Bus Deobriga, S,L,	A0076	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0137	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0135	Bus Deobriga, S,L,	A0099	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0143	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0145	Bus Deobriga, S,L,	A0112	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0144	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0146	Bus Deobriga, S,L,	A0113	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0170	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0167	Bus Deobriga, S,L,	A0114	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
A0171	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0221	Bus Deobriga, S,L,	A0180	UTE(Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0175	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0222	Bus Deobriga, S,L,	A0163	UTE(Jimenez Sl-Logroza Sl-Rio Alhama Sa)
A0195	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0228	Bus Deobriga, S,L,	A0043	UTE(Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0201	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0241	Bus Deobriga, S,L,	A0094	UTE(Zadorra S,L,-Cadiñanos, S,L,)
A0224	Autobuses Hnos. Arriaga, S.A.	A0246	Bus Deobriga, S,L,		

(196) Los itinerarios de Bizkaia se incluyen en la siguiente tabla:

BIZKAIA					
Itinerario	Empresa	Itinerario	Empresa	Itinerario	Empresa
B1003	Antonio Blanco e Hijos, S.L.	B9941	Autocares Olea, S.L.	B5902	San Millan Bus, S.A.
B5301	Antonio Blanco E Hijos, S.L.	B9943	Autocares Olea, S.L.	B9929	San Millan Bus, S.A.
B9935	Antonio Blanco e Hijos, S.L.	B8101	Autocares Simon, S.L.	B9930	San Millan Bus, S.A.
B9948	Antonio Blanco E Hijos, S.L.	B9908	Autocares Simon, S.L.	B0302	Servicios Libery 2020, S.L.
B9963	Antonio Blanco e Hijos, S.L.	B3501	Autocares Sobron, S.L.	B0601	Servicios Libery 2020, S.L.
B9981	Antonio Blanco e Hijos, S.L.	B5506	Autocares Sobron, S.L.	B6001	Servicios Libery 2020, S.L.
B4001	Autobuses Cuadra, S.A.	B6601	Autocares Sobron, S.L.	B7202	Servicios Libery 2020, S.L.
B6101	Autobuses Cuadra, S.A.	B7106	Autocares Sobron, S.L.	B2601	Soleto Bus, S.L.
B7601	Autobuses Cuadra, S.A.	B7602	Autocares Sobron, S.L.	B7105	Soleto Bus, S.L.
B8301	Autobuses Cuadra, S.A.	B7603	Autocares Sobron, S.L.	B8001	Soleto Bus, S.L.
B8904	Autobuses Cuadra, S.A.	B9918	Autocares Sobron, S.L.	B9201	Soleto Bus, S.L.
B9403	Autobuses Cuadra, S.A.	B9923	Autocares Sobron, S.L.	B9931	Soleto Bus, S.L.
B9942	Autobuses Cuadra, S.A.	B9924	Autocares Sobron, S.L.	B9958	Soleto Bus, S.L.
B9947	Autobuses Cuadra, S.A.	B9945	Autocares Sobron, S.L.	B2701	UTE (La Union Sa-Burundesa Sa-Onieva Sl)
B3702	Autobuses de Lujua S.L	B5901	Autokarrak Izurieta, S.L.	B7001	UTE Alegria-Sarasola 4
B5001	Autobuses de Lujua S.L	B1009	Bustindui Bidaiak, S.L.	B9928	UTE Alegria-Sarasola 4
B9922	Autobuses de Lujua S.L	B2301	Bustindui Bidaiak, S.L.	B9946	UTE Alegria-Sarasola 4
B9938	Autobuses de Lujua S.L	B2304	Bustindui Bidaiak, S.L.	B5702	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B9973	Autobuses de Lujua S.L	B6902	Bustindui Bidaiak, S.L.	B6502	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B7801	Autobuses Garaigordobil, S.L.	B9901	Bustindui Bidaiak, S.L.	B6503	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B4002	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B9965	Bustindui Bidaiak, S.L.	B6701	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B4803	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B9987	Bustindui Bidaiak, S.L.	B6901	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B4804	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B6201	Busto Trueba, Jose Angel	B7301	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B4805	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B1601	Carrocerias Saconi, S.L.	B9920	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B4808	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B5809	Eibar Bus S.L.	B9933	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B5401	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B4806	Ereaga Bidaiak, S.L.	B9950	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B7902	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B6907	Excursiones Jai Alai, S.L.	B9964	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B9914	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B9982	Excursiones Jai Alai, S.L.	B9978	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B9916	Autobuses Hnos. Arriaga S.A.	B1005	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B9986	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Ar
B1603	Autobuses Juantxu S.L.	B1007	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B6501	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-Artibai
B1702	Autobuses Juantxu S.L.	B1301	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B5804	UTE Arrate 2017 (Jaialai-Eibar-Mallab-ArTIBAI)
B5502	Autobuses Juantxu S.L.	B3201	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B0101	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B3302	Autocares Alba S.L.	B9919	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B2302	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B3303	Autocares Alba S.L.	B9921	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B3901	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B3304	Autocares Alba S.L.	B9960	Excursiones Tuñez-Sanchez, S.L.	B3902	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B3308	Autocares Alba S.L.	B1006	Gernika Bidaiak S.L.	B3904	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B0502	Autocares de Zalla, S.L.	B1008	Gernika Bidaiak S.L.	B6802	UTE Betsaide (Alconada-Olaberria-Dario)
B0801	Autocares de Zalla, S.L.	B2303	Gernika Bidaiak S.L.	B2902	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B1401	Autocares de Zalla, S.L.	B4701	Gernika Bidaiak S.L.	B8602	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B2702	Autocares de Zalla, S.L.	B3604	Goko Tour, S.L.	B8704	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B3309	Autocares de Zalla, S.L.	B4108	Goko Tour, S.L.	B9001	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B5504	Autocares de Zalla, S.L.	B4801	Goko Tour, S.L.	B9913	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B5508	Autocares de Zalla, S.L.	B9002	Goko Tour, S.L.	B9939	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B8401	Autocares de Zalla, S.L.	B7101	Guti-Bus Bidaiak, S.L.	B9949	UTE ESCGV17(La Union,Burundesa,Onieva)
B8701	Autocares de Zalla, S.L.	B7103	Guti-Bus Bidaiak, S.L.	B0603	UTE Goko-Bilbo Tour
B8702	Autocares de Zalla, S.L.	B7107	Guti-Bus Bidaiak, S.L.	B5704	UTE Goko-Bilbo Tour
B8703	Autocares de Zalla, S.L.	B9915	Guti-Bus Bidaiak, S.L.	B9903	UTE Goko-Bilbo Tour
B8707	Autocares de Zalla, S.L.	B7903	Hijas de Jose Sarasola Autocares, S.L.	B9925	UTE Goko-Bilbo Tour
B9402	Autocares de Zalla, S.L.	B4807	J.M. Vigiola, S.A.	B9957	UTE Goko-Bilbo Tour
B4003	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B5101	J.M. Vigiola, S.A.	B0701	UTE Otoio (E.Jai-Alai-Eibar Bus-Mallabia
B4102	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7201	J.M. Vigiola, S.A.	B2201	UTE Otoio (E.Jai-Alai-Eibar Bus-Mallabia
B4105	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7203	J.M. Vigiola, S.A.	B7401	UTE Otoio (E.Jai-Alai-Eibar Bus-Mallabia
B4107	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7204	J.M. Vigiola, S.A.	B9966	UTE Otoio (E.Jai-Alai-Eibar Bus-Mallabia
B4109	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7205	J.M. Vigiola, S.A.	B0903	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B4802	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7206	J.M. Vigiola, S.A.	B3301	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B5501	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7207	J.M. Vigiola, S.A.	B3305	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B7901	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B7703	J.M. Vigiola, S.A.	B3306	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B8901	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B8503	J.M. Vigiola, S.A.	B3307	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B9969	Autocares Hijos M. Ramos S.L.	B8601	J.M. Vigiola, S.A.	B3310	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B2306	Autocares Mallabia, S.L.	B9932	J.M. Vigiola, S.A.	B8903	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B3903	Autocares Mallabia, S.L.	B9404	Portibus, S.L.	B9909	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B3601	Autocares Olea, S.L.	B3503	Rafa Busak, S.L.	B9984	UTE Porti-Bus S.L.-Jose Angel Busto
B3603	Autocares Olea, S.L.	B7104	Rafa Busak, S.L.	B5801	UTE Urkiola 2018 (MALLABIA, JON ANDER)
B9936	Autocares Olea, S.L.	B5402	San Millan Bus, S.A.	B6302	Zurekin Bus, S.L.
B9940	Autocares Olea, S.L.	B5403	San Millan Bus, S.A.		

(197) Los itinerarios de Gipuzkoa se incluyen en la siguiente tabla:

Gipuzkoa	
Itinerario	**Empresa**
G3205	BARRIO AUTOBUSAK, S.L.
G5101	AUTOBUSES CUADRA, S.A.
G5508	AUTOBUSES CUADRA, S.A.

2.6. Prestación del servicio de transporte curso 2023-2024

(198) La Orden de Ejecución Forzosa no fue cumplida por la totalidad de las empresas sobre las que desplegaba sus efectos. En consecuencia, el curso escolar comenzó el 7 de septiembre de 2023[37] sin que en algunos de los itinerarios indicados en el anexo a la Orden de Ejecución Forzosa se prestase el servicio.

(199) Tras dos semanas sin servicio en varios itinerarios, el 18 de septiembre de 2023 —ya incoado el presente expediente sancionador, el 6 de septiembre de 2023— todas las empresas prestaron el servicio de transporte escolar público, por medio de adjudicación directa, con la misma tarifa y condiciones que en el curso anterior —2022-2023—[38].

(200) Como consecuencia de la no prestación del servicio por parte de las empresas, el Departamento de Educación aprobó una Orden de ayudas extraordinarias para paliar la falta de servicio de transporte escolar al inicio del curso 2023-2024[39], sometida, para su conocimiento, al Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco, en su sesión del 19 de septiembre de 2023[40]. El Departamento de Educación destinó a este fin 1.000.000 de euros.

[37] Resolución de 24 de abril de 2023, de la Viceconsejera de Educación, por la que se dictan normas complementarias que han de regular la elaboración del calendario escolar para el curso 2023-2024 de los centros públicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en las etapas educativas de **Educación Infantil y Primaria**; Resolución de 24 de abril de 2023, de la Viceconsejera de Educación y del Viceconsejero de Formación Profesional, por la que se dictan normas complementarias que han de regular la elaboración del calendario escolar para el curso 2023-2024 de los centros públicos, a excepción de los Centros Integrados de Formación Profesional, de la Comunidad Autónoma del País Vasco en los niveles educativos de **Educación Secundaria Obligatoria, Bachillerato y Formación Profesional**.

[38] AUTOBUSES Y AUTOCARES, "El transporte escolar vasco vuelve a la normalidad", página web de *Autobuses y Autocares*, 18 de septiembre de 2023.

[39] Orden de 20 de septiembre de 2023, del Consejero de Educación, por la que se convocan, con carácter extraordinario, asignaciones individualizadas para el alumnado con derecho a transporte escolar matriculado en el tercer curso del primer ciclo de Educación Infantil, segundo ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Formación Profesional Básica, para el curso escolar 2023-2024 y afectado por la falta de prestación de dicho servicio al inicio del curso escolar.

[40] Relación de Acuerdos adoptados por el Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco en su sesión celebrada el 19 de septiembre de 2023.

2.6.1. Álava. Itinerarios adjudicados a empresas no licitadoras

(201) En Álava se adjudicaron directamente 112 itinerarios a las empresas que habían rehusado participar en la licitación. El precio de la adjudicación directa para el curso 2023-2024 estaba por debajo del PBL del procedimiento de contratación C02/028/2022 en 60 itinerarios (53,6%), señalados en rojo en la tabla siguiente:

ÁLAVA. ITINERARIOS ADJUDICADOS A EMPRESAS NO LICITADORAS		
ITINERARIO	EMPRESA 2023	ADJ/PBL
A0300	ALEGRIA HNOS. S.A.	70,3%
A0011	ALEGRIA HNOS. S.A.	119,7%
A0054	AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	104,5%
A0154	AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	108,6%
A0216	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	94,8%
A0177	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	99,4%
A0119	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	100,2%
A0128	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	100,2%
A0106	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	101,7%
A0129	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	103,5%
A0101	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	104,3%
A0016	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	108,1%
A0102	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	109,4%
A0104	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	109,5%
A0064	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	109,6%
A0120	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	115,6%
A0127	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	115,6%
A0071	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	139,6%
A0024	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	48,0%
A0025	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	49,2%
A0026	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	52,3%
A0028	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	55,1%
A0022	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	57,5%
A0231	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	58,1%
A0233	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	58,1%
A0012	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	60,1%
A0023	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	60,4%
A0171	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	61,4%
A0175	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	61,8%
A0021	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	62,6%
A0092	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	62,7%
A0227	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	63,2%
A0014	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	67,8%
A0195	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	70,3%
A0010	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	70,9%
A0082	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	72,6%
A0031	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	81,7%
A0143	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	82,8%
A0088	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	82,9%
A0007	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	90,2%
A0224	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	90,8%
A0225	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	90,8%
A0144	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	93,6%
A0137	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	93,6%
A0117	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	97,0%
A0044	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	101,0%
A0170	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	106,6%
A0201	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	115,1%
A0108	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	121,4%
A0085	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	121,4%
A0162	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.	81,3%
A0136	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.	89,7%
A0248	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.	97,0%
A0244	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.	113,0%
A0122	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	104,7%
A0097	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	106,2%
A0124	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	108,8%
A0013	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	114,9%

ITINERARIO	EMPRESA 2023	ADJ/PBL
A0040	AUTOCARES SOBRON, S.L.	80,5%
A0121	AUTOCARES SOBRON, S.L.	90,5%
A0105	AUTOCARES SOBRON, S.L.	95,0%
A0038	AUTOCARES SOBRON, S.L.	96,8%
A0039	AUTOCARES SOBRON, S.L.	96,8%
A0100	AUTOCARES SOBRON, S.L.	98,7%
A0217	AUTOCARES SOBRON, S.L.	121,4%
A0223	GRAN TURISMO ARABA S.A.	108,1%
A0002	GRAN TURISMO ARABA S.A.	117,7%
A0226	GRAN TURISMO ARABA S.A.	117,7%
A0245	GRAN TURISMO ARABA S.A.	130,4%
A0070	GRAN TURISMO ARABA S.A.	132,9%
A0208	GRAN TURISMO ARABA S.A.	132,9%
A0090	GRAN TURISMO ARABA S.A.	137,7%
A0232	HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L.	75,4%
A0004	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	78,2%
A0084	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	92,4%
A0086	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	96,1%
A0029	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	96,7%
A0052	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	104,5%
A0242	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	120,1%
A0141	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	121,4%
A0196	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	127,2%
A0207	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	131,1%
A0027	UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL)	108,6%
A0034	UTE (RIOJANA DE AUTOCARES-AUTOB. PARRA)	109,8%
A0035	UTE (RIOJANA DE AUTOCARES-AUTOB. PARRA)	109,8%
A0123	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	68,4%
A0076	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	70,5%
A0099	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	73,2%
A0118	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	75,1%
A0009	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	81,6%
A0114	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	85,5%
A0037	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	90,0%
A0112	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	98,2%
A0003	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	102,3%
A0033	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	105,5%
A0001	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	107,4%
A0113	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	108,2%
A0015	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	65,4%
A0191	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	86,1%
A0080	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	90,8%
A0049	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	119,5%
A0017	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	120,1%
A0074	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	132,9%
A0072	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	139,6%
A0094	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	77,2%
A0158	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	77,2%
A0192	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	77,2%
A0180	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	79,7%
A0056	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	89,7%
A0043	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	102,8%
A0098	UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	121,4%
A0215	VICOLUX, S.L.	113,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por Dpto. de Educación

(202) En 60 itinerarios el precio de la adjudicación directa estaba por debajo del PBL (en 30 de ellos, el precio de adjudicación fue inferior al 80 % del PBL).

En la tabla se señalan las empresas que fueron adjudicatarias en cada tramo, teniendo en cuenta la diferencia de precio de adjudicación respecto al PBL.

Precio adjudicación directa con relación al PBL			
Precio adjudicación		**N.º de itinerarios**	**Empresas adjudicatarias**
> PBL	> 110% PBL	26	ALEGRÍA HNOS. S.A., AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A., AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., GRAN TURISMO ARABA S.A., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., UTE ALEGRÍA-SARASOLA 4, UTE (ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)
	100-110% PBL	24	AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L., AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A, AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., GRAN TURISMO ARABA S.A., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., UTE (LA UNIÓN SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL), UTE (ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)
PBL		2	AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A,
< PBL	90-100% PBL	20	AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A, AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., UTE (LA UNIÓN SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL), UTE ALEGRÍA-SARASOLA 4
	80-90% PBL	10	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A, AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., UTE (LA UNIÓN SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL), UTE ALEGRÍA-SARASOLA 4, UTE (ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)
	70-80% PBL	13	ALEGRÍA HNOS. S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A, HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., UTE (LA UNIÓN SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL), UTE (ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)
	<60-70% PBL	10	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A, UTE (LA UNIÓN SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL), UTE ALEGRÍA-SARASOLA 4
	< 60% PBL	7	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.
Total		**112**	

2.6.2. Bizkaia. Itinerarios adjudicados directamente a empresas incoadas

(203) En Bizkaia se adjudicaron directamente 196 itinerarios a las empresas que habían rehusado participar en la licitación. El precio de la adjudicación directa para el curso 2023-2024 estaba por debajo del PBL del procedimiento de contratación C02/027/2022 en 85 itinerarios (43,4%), señalados en rojo en la tabla siguiente:

BIZKAIA. ITINERARIOS ADJUDICADOS A EMPRESAS INCOADAS		
ITINERARIO	EMPRESA	ADJ/PBL
B5301	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	97%
B9963	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	109%
B9981	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	109%
B9948	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	121%
B7002	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	143%
B9935	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	145%
B1003	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	175%
B4001	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	73%
B8301	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	79%
B9947	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	87%
B7601	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	103%
B8904	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	104%
B6101	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	109%
B9403	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	109%
B9942	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	119%
B3702	AUTOBUSES DE LUJUA S.L	78%
B9938	AUTOBUSES DE LUJUA S.L	78%
B9973	AUTOBUSES DE LUJUA S.L	78%
B5001	AUTOBUSES DE LUJUA S.L	106%
B7801	AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	105%
B4803	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	62%
B9914	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	63%
B4805	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	69%
B7902	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	71%
B4808	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	77%
B9916	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	77%
B4002	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	78%
B4804	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	81%
B5401	AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	88%
B1702	AUTOBUSES JUANTXU S.L.	73%
B1603	AUTOBUSES JUANTXU S.L.	75%
B5502	AUTOBUSES JUANTXU S.L.	120%
B3302	AUTOCARES ALBA S.L.	103%
B3303	AUTOCARES ALBA S.L.	103%
B3304	AUTOCARES ALBA S.L.	108%
B3308	AUTOCARES ALBA S.L.	111%
B0801	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	71%
B8707	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	73%
B0502	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	90%
B5508	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	91%
B8701	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	92%
B8702	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	95%
B5504	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	97%
B2702	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	109%
B8401	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	110%
B1401	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	110%
B9402	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	110%
B3309	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	113%
B8708	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	143%
B8703	AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	170%
B4109	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	77%
B7901	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	104%
B4802	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B8901	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B4102	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B4105	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B4107	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B5501	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	109%
B9969	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	110%
B4003	AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	111%
B3903	AUTOCARES MALLABIA, S.L.	116%
B2306	AUTOCARES MALLABIA, S.L.	179%
B9940	AUTOCARES OLEA, S.L.	91%
B9941	AUTOCARES OLEA, S.L.	95%
B3601	AUTOCARES OLEA, S.L.	98%
B3603	AUTOCARES OLEA, S.L.	105%
B9943	AUTOCARES OLEA, S.L.	110%
B9936	AUTOCARES OLEA, S.L.	164%

ITINERARIO	EMPRESA	ADJ/PBL
B8101	AUTOCARES SIMON, S.L.	37%
B9908	AUTOCARES SIMON, S.L.	79%
B9918	AUTOCARES SOBRON, S.L.	90%
B9945	AUTOCARES SOBRON, S.L.	90%
B9951	AUTOCARES SOBRON, S.L.	91%
B5506	AUTOCARES SOBRON, S.L.	94%
B7106	AUTOCARES SOBRON, S.L.	94%
B9924	AUTOCARES SOBRON, S.L.	98%
B3501	AUTOCARES SOBRON, S.L.	98%
B9923	AUTOCARES SOBRON, S.L.	99%
B7602	AUTOCARES SOBRON, S.L.	105%
B7603	AUTOCARES SOBRON, S.L.	105%
B6601	AUTOCARES SOBRON, S.L.	109%
B5901	AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	109%
B9987	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	55%
B6902	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	62%
B9901	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	86%
B2301	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	87%
B9965	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	90%
B1009	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	97%
B2304	BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	110%
B6201	BUSTO TRUEBA, JOSE ANGEL	141%
B5809	EIBAR BUS S.L.	156%
B4806	EREAGA BIDAIAK, S.L.	98%
B1601	EREAGA BIDAIAK, S.L.	155%
B6907	EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	116%
B9982	EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	127%
B9921	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	91%
B9919	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	92%
B1301	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	103%
B3201	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	104%
B1005	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	115%
B9960	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	127%
B1007	EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	171%
B4701	GERNIKA BIDAIAK S.L.	92%
B1006	GERNIKA BIDAIAK S.L.	106%
B1008	GERNIKA BIDAIAK S.L.	106%
B2303	GERNIKA BIDAIAK S.L.	115%
B5507	GOKO TOUR, S.L.	79%
B9002	GOKO TOUR, S.L.	97%
B3604	GOKO TOUR, S.L.	105%
B4801	GOKO TOUR, S.L.	113%
B6602	GOKO TOUR, S.L.	151%
B6302	GOKO TOUR, S.L.	154%
B7101	GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	69%
B9915	GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	108%
B7103	GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	112%
B7107	GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	119%
B7903	HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L.	109%
B8503	J.M. VIGIOLA, S.A.	94%
B7201	J.M. VIGIOLA, S.A.	98%
B7204	J.M. VIGIOLA, S.A.	98%
B8601	J.M. VIGIOLA, S.A.	100%
B5101	J.M. VIGIOLA, S.A.	109%
B7703	J.M. VIGIOLA, S.A.	110%
B7206	J.M. VIGIOLA, S.A.	111%
B7203	J.M. VIGIOLA, S.A.	111%
B4807	J.M. VIGIOLA, S.A.	113%
B9932	J.M. VIGIOLA, S.A.	128%
B9404	PORTIBUS, S.L.	131%
B3503	RAFA BUSAK, S.L.	105%
B7104	RAFA BUSAK, S.L.	115%
B9929	SAN MILLAN BUS, S.A.	72%
B9930	SAN MILLAN BUS, S.A.	75%
B5902	SAN MILLAN BUS, S.A.	105%
B5402	SAN MILLAN BUS, S.A.	109%
B5403	SAN MILLAN BUS, S.A.	109%

ITINERARIO	EMPRESA	ADJ/PBL
B7202	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	82%
B0302	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	92%
B0601	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	112%
B6001	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	126%
B7904	SOLETO BUS, S.L.	97%
B7105	SOLETO BUS, S.L.	112%
B9201	SOLETO BUS, S.L.	120%
B9931	SOLETO BUS, S.L.	128%
B9958	SOLETO BUS, S.L.	131%
B8001	SOLETO BUS, S.L.	135%
B2601	SOLETO BUS, S.L.	139%
B2701	UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL)	109%
B9001	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	84%
B2902	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	88%
B9949	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	90%
B8704	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	98%
B8602	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	130%
B9913	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	73%
B9939	UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	73%
B9928	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	88%
B7001	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	104%
B9946	UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	108%
B9950	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	82%
B9978	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	86%
B9986	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	86%
B6901	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	88%
B9964	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	92%
B6502	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	94%
B6501	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	97%
B5702	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	101%
B6503	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	101%
B5804	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	103%
B6701	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	105%
B9933	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	105%
B7301	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	114%
B9920	UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR	114%
B3902	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	76%
B3904	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	81%
B0101	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	88%
B6802	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	91%
B2302	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	99%
B3901	UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	107%
B5704	UTE GOKO-BILBO TOUR	67%
B9925	UTE GOKO-BILBO TOUR	104%
B9957	UTE GOKO-BILBO TOUR	104%
B9903	UTE GOKO-BILBO TOUR	108%
B0603	UTE GOKO-BILBO TOUR	141%
B7401	UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA	104%
B0701	UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA	105%
B9966	UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA	109%
B2201	UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA	110%
B0903	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	91%
B9909	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	91%
B9984	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	91%
B8903	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	92%
B3301	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	103%
B3305	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	104%
B3310	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	104%
B3307	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	108%
B3306	UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	119%
B5801	UTE URKIOLA 2018	94%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por Dpto. de Educación

(204) En 85 itinerarios el precio de la adjudicación directa estaba por debajo del PBL (en 47 de ellos, el precio de adjudicación fue inferior al 80% del PBL).

En la tabla se señalan las empresas que fueron adjudicatarias en cada tramo, teniendo en cuenta la diferencia de precio de adjudicación respecto al PBL.

Bizkaia. Precio adjudicación directa con relación al PBL			
Precio adjudicación		**N.º de itinerarios**	**Empresas adjudicatarias**
> PBL	**> 110% PBL**	47	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L., AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES JUANTXU S.L., AUTOCARES ALBA S.L., AUTOCARES DE ZALLA, S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., AUTOCARES MALLABIA, S.L., AUTOCARES OLEA, S.L., EIBAR BUS S.L., EREAGA BIDAIAK, S.L., EXCURSIONES JAI ALAI, S.L., EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L., GERNIKA BIDAIAK S.L., GOKO TOUR, S.L., GUTI-BUS BIDAIAK, S.L., J.M. VIGIOLA, S.A., PORTIBUS, S.L., RAFA BUSAK, S.L., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., SOLETO BUS, S.L., UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA), UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR), UTE GOKO-BILBO TOUR, UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO
	100-110% PBL	64	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L., AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES DE LUJUA S.L, AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L., AUTOCARES ALBA S.L., AUTOCARES DE ZALLA, S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., AUTOCARES OLEA, S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., AUTOKARRAK IZURIETA, S.L., BUSTINDUI BIDAIAK, S.L., EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L., GERNIKA BIDAIAK S.L., GOKO TOUR, S.L., GUTI-BUS BIDAIAK, S.L., HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L., J.M. VIGIOLA, S.A., RAFA BUSAK, S.L., SAN MILLAN BUS, S.A., UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA), UTE ALEGRIA-SARASOLA 4, UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR), UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO), UTE GOKO-BILBO TOUR, UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA, UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO
< PBL	**90-100% PBL**	38	ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L., AUTOCARES DE ZALLA, S.L., AUTOCARES OLEA, S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., BUSTINDUI BIDAIAK, S.L., EREAGA BIDAIAK,S.L., EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L., GERNIKA BIDAIAK S.L., J.M. VIGIOLA, S.A., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., SOLETO BUS, S.L., UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA), UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR), UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO), UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO, UTE URKIOLA 2018
	80-90% PBL	18	AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A., AUTOCARES DE ZALLA, S.L., AUTOCARES SOBRON, S.L., BUSTINDUI BIDAIAK, S.L., GOKO TOUR, S.L., SERVICIOS LIBERY 2020, S.L., UTE ESCGV17 (LA UNION, BURUNDESA, ONIEVA), UTE ALEGRIA-SARASOLA 4, UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBAR-MALLAB-AR), UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)
	70-80% PBL	21	AUTOBUSES CUADRA, S.A., AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A., AUTOBUSES JUANTXU S.L., AUTOCARES DE ZALLA, S.L., AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L., AUTOCARES SIMON, S.L., SAN MILLAN BUS, S.A., UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)
	<60-70% PBL	6	AUTOBUSES DE LUJUA S.L, AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A., BUSTINDUI BIDAIAK, S.L., GUTI-BUS BIDAIAK, S.L., UTE GOKO-BILBO TOUR
	< 60% PBL	2	AUTOCARES SIMON, S.L., BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.
Total		**196**	

2.6.3. Gipuzkoa. Adjudicación directa tras la Orden de Ejecución Forzosa

(205) En Gipuzkoa se adjudicaron directamente, tras la Orden de Ejecución Forzosa, 4 itinerarios a las empresas que habían rehusado participar en la licitación y habían rechazado continuar ejecutando el servicio en las condiciones del curso 2022-2023 antes del inicio del curso escolar. En 3 de los itinerarios el precio de la adjudicación directa fue muy similar o coincidía con el PBL del procedimiento de contratación C02/003/2023 y en 1 de los itinerarios de AUTOBUSES CUADRA, S.A. el precio de la adjudicación directa estaba muy por encima (141,2 %) del PBL del procedimiento de contratación C02/003/2023.

Gipuzkoa. Itinerarios adjudicados tras Orden de Ejecución Forzosa		
Itinerario	**Empresa**	**Adj/PBL**
G3205	BARRIO AUTOBUSAK, S.L.	100,0%
G3206	BARRIO AUTOBUSAK, S.L.	101,5%
G5101	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	101,2%
G5508	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	141,2%

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Departamento de Educación

3. Reuniones Asociaciones empresariales-Gobierno Vasco

(206) Las asociaciones empresariales incoadas mantuvieron reuniones con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para debatir cuestiones referidas al transporte escolar, previa convocatoria realizada por él.

(207) Las citadas reuniones se celebraron en las siguientes fechas: 18/01/2021, 24/08/2022, 07/09/2022, 23/11/2022, 22/05/2023, 22/08/2023 y 21/11/2023. Se detallan a continuación las más relevantes.

(208) **Reunión de 18 de enero de 2021**. En relación con esta reunión mantenida con el Departamento de Educación, consta en el expediente que las asociaciones de transporte de viajeros por carretera AUNDI, AGRUPACIÓN ALAVESA, ASINTRA PAÍS VASCO y DIREBUS remitieron una circular a los asociados informando de los pormenores de la misma, relativos a las indemnizaciones de los gastos incurridos por las empresas con motivo de la pandemia COVID-19. En dicha circular emplazaban a las empresas a una reunión para remitir al Departamento de Educación una propuesta de gastos a justificar, tal y como éste les había solicitado (*folios 5569-5572).*

(209) **Reunión de 24 de agosto de 2022**. En relación con esta reunión, y a partir de lo tratado en la misma —es decir, el incremento del precio de las adjudicaciones directas para el curso escolar 2022-2023—, se recogen en el expediente una serie de correos electrónicos intercambiados por el Departamento de Educación y DIREBUS (como portavoz de las cuatro asociaciones) en los que ambas partes negocian la cuantía de dicho incremento (*folios 5663-5682).*

(210) **Reunión de 7 de septiembre de 2022.** Tras las negociaciones realizadas entre ambas partes, «*y con la presión de los medios de comunicación previo al inicio del curso escolar*»[41], las asociaciones AGRUPACIÓN ALAVESA, ASINTRA PAÍS VASCO, AUNDI y DIREBUS y el Viceconsejero de Administración y Servicios del Departamento de Educación del Gobierno Vasco acordaron y firmaron manualmente *(folios 3043 y 5685),* las siguientes condiciones en la prestación del servicio de transporte escolar en adjudicación directa en los centros públicos de la CAE en el curso 2022-2023 (*folios 5673-5692):*

> *1.- Incremento del 24,1% del precio actual de prestación del servicio.*
>
> *2.- Actualización mensual del coste imputable a combustible (20,79 % del total del coste, conforme a la estructura de costes del Observatorio Vasco del Transporte, informe abril 2022) en función de la variación media mensual del precio del combustible respecto del precio de fecha 5 de septiembre de 2022.*

Estas condiciones están muy por encima de la posición inicial del Departamento de Educación, que ofrecía a las empresas, en su comunicación de 1 de septiembre de 2022, un incremento del 12% (en el que se incluía el 6,9% ya aplicado en septiembre de 2021 al 73% de los itinerarios).

(211) **Reunión de 23 de noviembre de 2022.** Consta en el expediente el correo electrónico enviado por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco a las representantes de las cuatro asociaciones, AGRUPACIÓN ALAVESA, ASINTRA PAÍS VASCO, AUNDI y DIREBUS, a las que se convoca, como firmantes del acuerdo alcanzado el 7 de septiembre de 2022, a una reunión con el siguiente orden del día (*folios 5713-5714)*:

> *- Resoluciones OARC y consecuencias de la licitación*
>
> *- Estudio de los costes según el informe del OTEUS del 2022*
>
> *- Aportaciones al pliego vigente para su estudio a futuros pliegos.*

(212) En el Acta de la Asamblea General de DIREBUS GIPUZKOA celebrada el 1 de diciembre de 2022, en el punto 3 - SITUACIÓN ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN LAKUA, se señala que ya se ha realizado una reunión con el Departamento de Educación, posterior a la de la firma del acuerdo. Se refleja en los siguientes términos *(folios 5719-5722):*

---

[41] Punto 3 del documento '*2022-12-01 ACTA REUNIÓN ASAMBLEA GENERAL de 1 de diciembre 2022'*, remitido por DIREBUS *(folio 5721):*

«Fuimos conocedores el 5 de julio de la propuesta del Departamento de Educación del Gobierno Vasco de no reconocer las subidas de costes dentro de los precios del transporte escolar. A partir de ahí, nos pusimos en contacto con las otras asociaciones de transporte vascas y con operadores a título particular, reuniéndonos telemáticamente para conocer situación y aunar posturas, se solicitó reunión urgente en Lakua, la cual fue el 24 de agosto y la posterior el 7 de septiembre. Argumentando el observatorio de costes del MITMA, y con la presión de los medios de comunicación previo al inicio del curso escolar, se firmó el acuerdo de la subida del 24,1 % y de posibles subidas del coste del gasóleo durante el curso 22/23. En aquella negociación fuimos los portavoces de todas las asociaciones vascas».

2. Ya ha habido una nueva reunión en Lakua en la que el Departamento de Educación, para los cursos 23/24 y 24/25, se tome en consideración únicamente lo que se fija en las resoluciones del OARC y en el instrumento de referencia del OTEUS vasco en vez del MITMA, por lo que la subida será solo del 3,3656%.

3. Para el curso 25/26, se abrirá próximamente una mesa de seguimiento para limar incidencias para que así se corrijan en las nuevas licitaciones.

4. Sobre la subrogación de trabajadores, todos los operadores han recibido una resolución con un anexo en Excel para cumplimentar los campos que se identifican de cara a las condiciones de subrogación en estos contratos, y mandarlos a Lakua en un plazo de diez días.

(213) **Reunión de 22 de mayo de 2023**. El Departamento de Educación intercambia correos electrónicos con DIREBUS para fijar la fecha de dicha reunión *(folios 5735-5740).*

(214) **Reunión de 22 de agosto de 2023.** Consta en el expediente el acta realizada por DIREBUS con lo tratado en la reunión *(folios 5807-5810).* A continuación, se recoge un extracto de dicha acta.

(…)

Posteriormente, muestra en una tabla los datos referidos a la participación de las empresas en la actual licitación, con el siguiente resultado:

Bizkaia: 1 itinerario ofertado por las empresas, de un total de 190.

Araba: 14 itinerarios ofertados por las empresas, de un total de 138.

Gipuzkoa: 65 itinerarios ofertados por las empresas, de un total de 139.

Ante tan baja participación, el Departamento de Educación ofreció a las empresas la posibilidad de seguir prestando el mismo servicio que en el curso pasado, en las mismas condiciones. Como respuesta a dicha propuesta, se obtiene el siguiente resultado:

Bizkaia: 0 empresas aceptan la propuesta de seguir prestando el mismo servicio a través de una nueva contratación directa.

Araba: 0 empresas aceptan la propuesta de seguir prestando el mismo servicio a través de una nueva contratación directa.

Gipuzkoa: 50 empresas aceptan la propuesta de seguir prestando el mismo servicio a través de una nueva contratación directa.

Así, el Departamento de Educación constata lo siguiente:

Bizkaia: 1 itinerario cubierto de un total de 190.

Araba: 14 itinerarios cubiertos de un total de 138.

Gipuzkoa: 115 itinerarios cubiertos de un total de 139.

Tras su exposición inicial, el Viceconsejero Aizpurua señala que, ante los datos de cobertura de la prestación a inicio del curso escolar, el Departamento de Educación ha convocado a las asociaciones y empresas del sector para poner dicha información en su conocimiento. Y les traslada los siguientes mensajes:

1. El transporte escolar, como servicio esencial, será garantizado por el Gobierno Vasco.

2. El Departamento de Educación reitera su disposición a que en aquellos itinerarios que no han recibido oferta alguna durante el proceso de licitación, las empresas podrán ofertar el mismo servicio que ya prestaron durante el curso pasado en dicho itinerario, en las mismas condiciones, y hasta la resolución de una nueva licitación.

3. En aras de garantizar el servicio, y en aquellos itinerarios en los que ninguna empresa se muestre dispuesta a cubrir dicha necesidad, el Departamento de Educación comunica que resolverá la prestación forzosa del servicio por parte de la empresa que lo venía prestando durante el curso 2022-2023. Todo ello para garantizar que el alumnado con derecho a transporte escolar cuente con el servicio desde el primer día del curso escolar 2023-2024.

Los responsables del Departamento de Educación comunican que, en caso de activar la prestación forzosa, será el procedimiento previsto por parte de la administración el que determinará la prestación económica a percibir por parte de las empresas afectadas -coste real justificado más el 6% de beneficio industrial- así como los trámites para su acreditación.

Se acuerda abrir un plazo hasta el próximo viernes 25 de agosto para que las empresas puedan analizar lo dicho en la reunión, y trasladen a las Delegaciones Territoriales de Educación su disposición, o no, a seguir ofertando el mismo servicio de transporte escolar, en los mismos itinerarios y condiciones que durante el curso pasado.

(215) **Reunión de 21 de noviembre de 2023.** Consta en el expediente la convocatoria realizada por parte del Departamento de Educación, al menos a DIREBUS, para mantener una reunión con el siguiente orden del día *(folios 5821-5822):*

1.- Licitación de rutas desiertas 2024/2025.

2.- Metodología de trabajo para la determinación de las bases de futuras licitaciones (curso 2025/26 y 2026/2027).

(216) Cada una de las asociaciones ha sido representante de las empresas recogidas en la siguiente tabla. Se resaltan en gris las empresas incoadas en el expediente *(folios 3099-3100 y 5289-5284*).

Empresas representadas ante el departamento de educación por cada una de las asociaciones			
DIREBUS GIPUZKOA	**ASINTRA**	**AUNDI**	**AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE**
GIPUZKOA			
AUTOBUSES DARIO SL	AUTOBUSES BUSTO	ARTIBAI	ALEGRÍA HERMANOS, S.A.
AUTOBUSES LA GUIPUZCOANA, SL	AUTOBUSES CUADRA, S.A.	AUTOBUSES JUANTXU	AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A.
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	AUTOBUSES LUJUA S.L.	AUTOBUSES SIMON	AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A.
AUTOCARES AIZPURUA SL	AUTOBUSES PARRA	AUTOBUSES SOLETO	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.
AUTOCARES CAMPANO SL	AUTOCARES BUSTINDUI	AUTOCARES DE ZALLA	AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.
AUTOCARES DIEZ SA	AUTOCARES DAVID	BILBOTOUR	AUTOCARES SOBRON, S.L.
AUTOCARES IPARRAGUIRRE SL	AUTOCARES HERRERA	COOPER CARS	GRAN TURISMO ARABA, S.A.
AUTOCARES IZASKUN, S.L.U.	AUTOCARES PEREZ	EREAGA BIDAIAK	SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.
AUTOPULLMAN SAN SEBASTIÁN SL	AUTOCARES UNITRAVEL	EXCURSIONES JAI-ALAI	
AUTOPULLMANS ARABA, S.L.	BILMAN BUS S.L.	GERNIKA BIDAIAK	
BENGOETXEA AUTOBUSAK, S.A.	PESA GUIPÚZCOA.	GOCOTOUR	
EKIALDEBUS, S.L.	HIJOS DE M.RAMOS S.L.	GUTI-BUS BIDAIAK	
EUSKA TOUR SL	PORTIBUS	IZURIETA	
GOIERRIALDEA, S.L.	RIOJACAR	J.M.VIGIOLA S.A.	
GOIHERRI BUS,S.L.		JUAN SOBRADO	
GUREBUS,S.L.		LUNIAN	
HERRIBUS, S.A.		ONIENA	
J. APAOLAZA AUTOBUSAK, S.L.		RAFA BUSAK	
TOLOSALDEA, S.L.		SAN MILLAN	
ULACIA BIDAIAK SL		SUSTATXA	
UNITRAVEL AUTOCARES SL			
BIZKAIA			
ALVARO TRAVEL SL			
ANTONIO BLANCO E HIJOS SL			
ARRATIA BIDAIAK SL			
AUTOBUSES JANLA SL			
AUTOBUSES SOBRADO			
AUTOCARES ALAIBUS SL			
AUTOCARES ALBA SL			
AUTOCARES GANDHI DR SL			
AUTOCARES JON ANDER SLU			
AUTOCARES MALLABIA SL			
AUTOCARES OLEA SL			
AUTOCARES PASTOR SL			
AUTOCARES PIERA S.L			
AUTOCARES SAN MILLAN BUS SA			
AUTOCARES VILLA GARCIA SL			
AUTOKARRAK IZURIETA SL			
CARROCERIAS SAKONI SL - AUTOCARES LUNIAN			
COOPER CARS BARAKALDO S.L.U			
EIBAR BUS SL			
ELIER BUS SL			
EREAGA BIDAIAK SL			
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ SL			
GUTI-BUS BIDAIAK			
SAAGARBUS SA			
ZUREKIN BUS SL			
ÁLAVA			
GRAN TURISMO ARABA, S.A.			

4. Comunicados de asociaciones empresariales

(217) El 28 de julio de 2023 las asociaciones empresariales ANETRA, ASINTRA PAÍS VASCO, AUNDI y DIREBUS emitieron un comunicado[42] en diversos medios digitales en el que avisaron al Gobierno Vasco del riesgo que existía de que a la vuelta de vacaciones las niñas y los niños que cursasen estudios en centros públicos de Euskadi no pudieran disfrutar de los servicios de transporte escolar que prestaban las empresas vascas de transporte. Entre otras afirmaciones, manifestaron:

> *Tras no haber escuchado la realidad del sector, la gran cantidad de licitaciones que acaban de quedar desiertas en los tres territorios históricos con niveles superiores al 90 % en Álava y Vizcaya y cercanos al 60 % en Guipúzcoa, y las dificultades que encuentran los actuales prestatarios, comprometen seriamente la prestación de los servicios de transporte escolar no sólo en el próximo curso sino a futuro.*
>
> *Las condiciones de las licitaciones que han quedado desiertas y la incertidumbre en los itinerarios, horarios, los vehículos necesarios para una correcta ejecución o el precio de la contraprestación de las rutas actuales, es incompatible con la necesaria planificación de un servicio eficiente y de rentabilidad adecuada para la sostenibilidad de las empresas, generando dificultades organizativas y económicas insuperables para los operadores de transporte escolar.*
>
> *Unos presupuestos base de las licitaciones claramente irrealistas si se consideran las exigencias materiales recogidas en sus pliegos, una duración de contratos excesivamente larga teniendo en cuenta la coyuntura económica actual y las previsiones que se manejan, sin que se arbitre, además, un mecanismo de revisión de precios para adecuarlos a las fluctuaciones de los costes, o los innumerables errores cometidos al confeccionar las fichas de los itinerarios hacen imposible su ejecución e insubsanable los pliegos base de licitación*
>
> *Ante esta situación y manteniendo el talante de diálogo para encontrar una solución al problema, las Asociaciones que suscriben esta nota solicitan una respuesta urgente del Gobierno Vasco para evitar que decenas de miles de colegiales tengan dificultades para llegar a sus colegios a partir de septiembre.*

(218) El 7 de septiembre de 2023 las asociaciones AGRUPACIÓN ALAVESA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, ANETRA, ASINTRA-PAÍS VASCO y AUNDI informaron a la opinión pública de que un número importante de sus asociados afectados, en su gran mayoría pequeñas y medianas empresas familiares vascas, se habían visto obligados a recurrir la Orden de Ejecución Forzosa firmada por la Consejería de Educación[43]. Entre otras afirmaciones, manifestaron:

---

[42] ANETRA, ASINTRA EUSKADI, AUNDI y DIREBUS, "El sector lo avisa: el País Vasco puede quedarse sin transporte escolar en septiembre", página web de *Revista Viajeros*, 28 de julio de 2023; AUTOBUSES Y AUTOCARES, "En Euskadi no está garantizado el transporte escolar en septiembre", página web de *Autobuses y Autocares*, 29 de julio de 2023.

[43] AGRUPACIÓN ALAVESA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, ANETRA, ASINTRA-PAÍS VASCO y AUNDI, "Los operadores recurren la orden de continuidad forzosa del transporte escolar en Euskadi", página web de *Revista Viajeros*, 7 de septiembre de 2023; AUTOBUSES Y AUTOCARES, "Las empresas vascas tensan la cuerda del transporte escolar", página web de *Autobuses y Autocares*, 7 de septiembre de 2023.

Los operadores consideran que la Orden del Gobierno vasco para la prestación forzosa del servicio de transporte escolar no se ajusta a Derecho y quieren comunicar a la sociedad vasca que la ausencia de tiempo material suficiente desde su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco el pasado día 5 de septiembre para organizar y disponer adecuadamente los recursos necesarios imposibilita la prestación del servicio.

No podemos comprender por qué después del compromiso personal adquirido por el Consejero de Educación hace más de un año para solucionar el problema derivado de las condiciones de licitación —que comprometen gravemente la rentabilidad y viabilidad empresarial de los operadores y explican el gran número de licitaciones que han quedado desiertas—, éste no haya querido reunirse con el sector a pesar de las reiterados llamamientos realizados en ese sentido por los operadores durante los últimos meses.

5. Correo electrónico enviado al Gobierno vasco

(219) El 23 de agosto de 2023 la representación de una empresa operadora de transporte escolar envió al Consejero de Educación del Gobierno Vasco el siguiente correo electrónico:

Estimado Consejero,

(…)

Tras la reunión a la que asistimos, en el día de ayer convocada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, en el que se explicó la situación de los concursos de transporte escolar, de la cual no teníamos conocimiento, y viendo las noticias que se están publicando en la prensa, queremos mostrar nuestra sorpresa por los hechos que están ocurriendo.

***AAA** ofertó a **X** itinerarios con **X** autobuses disponibles para prestar con garantías el servicio, con el fin de conseguir mantener al menos su posición y facturación en el transporte escolar del Gobierno Vasco.*

*Previo a la adjudicación y posterior a la presentación de las ofertas, desde el Departamento se nos envió un email en el que se nos preguntaba si **AAA** estaría dispuesto a continuar prestando el servicio en los itinerarios en los que así lo hacía, manteniendo las mismas condiciones.*

*Desde **AAA** se contestó afirmativamente.*

(…)

En la reunión de ayer se expusieron los datos de la licitación en Bizkaia, Araba y Gipuzkoa.

En Bizkaia, excepto a un itinerario, no se ha presentado nadie y han contestado negativamente o no han contestado al email del Departamento en el que preguntaban la disposición de continuar en las mismas condiciones hasta una nueva adjudicación.

En Araba, la situación es muy similar.

En cambio, en Gipuzkoa ha habido una concurrencia del 47% y muchas empresas han mostrado su disposición a continuar en las mismas condiciones, tal que el 83% de las rutas están aseguradas.

No entendemos la situación tan diferente entre Gipuzkoa y las otras provincias, ya que las condiciones de la licitación son idénticas. A nivel económico muchas licitaciones eran superiores a los precios actuales y el resto de las condiciones son similares a las de los últimos años.

Un día antes de la presentación de las ofertas, una empresa del sector llamó a ***AAA*** *preguntando si se iba a presentar, ya que* ***desde alguna asociación empresarial estaban barajando dejar desierta la licitación****.*

Es posible que al no tener control sobre una empresa como ***AAA*** *explique que en Gipuzkoa haya habido mayor concurrencia que en los otros territorios.*[44]

La situación actual y las noticias que se están trasladando a la sociedad, nos sorprenden, ya que no obedecen a la realidad y nos incomodan, ya que van en contra de la transparencia y la libre competencia, valores que defendemos en nuestro negocio.

Agradeciendo la atención, reciba un cordial saludo,

6. Adjudicaciones en los cursos escolares 2019-2020 a 2023-2024

(220) El transporte escolar se ha adjudicado directamente desde el curso **2019-2020**, salvo los itinerarios adjudicados mediante procedimiento abierto de contratación pública en Álava y Gipuzkoa en el curso escolar **2023-2024**.

(221) El número total de itinerarios adjudicados (tanto por adjudicación directa como tras un procedimiento de contratación pública) a cada una de las empresas incoadas en el presente expediente durante el periodo señalado se recoge en las siguientes tablas:

Empresa incoada	N.º de itinerarios adjudicados a cada empresa Álava				
	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
ALEGRÍA HNOS. S.A.	1	1	1	2	2
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	5	4	4	4	2
AUTOBUSES CUADRA, S.A.	3	14	14	14	14
AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	4	32	32	32	32
AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.	0	3	3	4	4
AUTOCARES HIJOS DE PEREZ SLU	2	3	3	5	3
AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	2	4	4	4	4
AUTOCARES SOBRÓN, S.L.	1	7	7	7	7
AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L.	0	1	1	4	9
BUS DEOBRIGA, S.L.	6	22	22	23	26
GRAN TURISMO ARABA S.A.	3	4	4	7	7
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.	0	1	1	1	1
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	0	9	9	9	9

[44] Énfasis añadido.

UTE (JIMENEZ SL-LOGROZA SL-RIO ALHAMA SA)	0	3	3	2	1
UTE (JIMENEZ, LOGROZA, ARRIBAS, JIMECAR)	0	0	0	0	3
UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL)	1	1	1	1	1
UTE (RIOJANA DE AUTOCARES-AUTOB. PARRA)	2	2	2	2	2
UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	0	8	8	8	7
UTE ESCGV17(LA UNION,BURUNDESA,ONIEVA)	0	11	11	13	12
UTE(ZADORRA S.L.-CADIÑANOS, S.L.)	0	10	10	10	7

Empresa incoada	N.º de itinerarios adjudicados a cada empresa Gipuzkoa				
	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
AUTOBUSES CUADRA, S.A.	0	11	11	8	2
BARRIO AUTOBUSAK, S.L.	0	1	1	1	2

Empresa incoada	N.º de itinerarios adjudicados a cada empresa Bizkaia				
	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
ANCARTOUR, S.L.	0	0	0	0	0
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	2	5	5	6	7
AUTOBUSES CUADRA, S.A.	4	11	11	8	8
AUTOBUSES DE LUJUA S.L.	0	3	3	5	4
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	0	1	1	1	1
AUTOBUSES HNOS. ARRIAGA S.A.	0	9	9	9	9
AUTOBUSES JUANTXU S.L.	3	3	3	3	2
AUTOCARES ALBA S.L.	0	4	4	4	4
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	5	13	13	13	15
AUTOCARES HIJOS M. RAMOS S.L.	9	10	10	13	10
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	1	1	1	2	2
AUTOCARES OLEA, S.L.	3	6	6	6	6
AUTOCARES SIMON, S.L.	0	2	2	2	2
AUTOCARES SOBRON, S.L.	3	12	12	11	11
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	1	1	1	1	1
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	1	8	8	7	7
BUSTO TRUEBA, JOSE ANGEL	1	1	1	1	1
CARROCERIAS SACONI, S.L.	0	2	2	1	0
EIBAR BUS S.L.	0	1	1	1	2
EREAGA BIDAIAK, S.L.	0	1	1	1	2
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	2	2	2	2	2
EXCURSIONES TUÑEZ-SANCHEZ, S.L.	0	6	6	11	7
GERNIKA BIDAIAK S.L.	0	4	4	4	4
GOKO TOUR, S.L.	4	4	4	5	6

GUTI-BUS BIDAIAK, S.L.	0	3	3	4	4
HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L.	2	2	2	1	1
J.M. VIGIOLA, S.A.	5	12	12	12	10
PORTIBUS, S.L.	1	1	1	1	1
RAFA BUSAK, S.L.	1	2	2	2	2
SAN MILLAN BUS, S.A.	3	6	6	5	5
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	0	4	4	4	3
SOLETO BUS, S.L.	2	5	5	7	7
UTE (LA UNION SA-BURUNDESA SA-ONIEVA SL)	3	1	1	1	1
UTE ESCGV17 (LA UNION, BURUNDESA, ONIEVA)	0	7	7	7	7
UTE ALEGRIA-SARASOLA 4	0	4	4	3	3
UTE ARRATE 2017 (JAIALAI-EIBARBUS-MALLAB-ARTIBAI-JON ANDER)	0	14	14	14	14
UTE BETSAIDE (ALCONADA-OLABERRIA-DARIO)	0	6	6	6	6
UTE GOKO-BILBO TOUR	0	5	5	5	5
UTE OTOIO (E.JAI-ALAI-EIBAR BUS-MALLABIA)	4	4	4	4	4
UTE PORTI-BUS S.L.-JOSE ANGEL BUSTO	0	9	9	9	9
UTE URKIOLA 2018 (MALLABIA-JON ANDER)	1	1	1	1	1
ZUREKIN BUS, S.L.	1	1	1	1	0

7. Nuevos procedimientos de contratación (curso 2024-2025)

(222) En mayo de 2024 se cerró el plazo de presentación de las ofertas en los procedimientos de contratación del transporte escolar para el curso **2024-2025**. Se introdujeron modificaciones en los pliegos con respecto a los del curso anterior[45].

(223) En total se licitaron 413 lotes:

— **C02/004/2024**: Transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sito en el Territorio Histórico de Araba. Se han licitado 128 lotes. Fecha límite de presentación de ofertas: 6 de mayo de 2024.

— **C02/002/2024**: Transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sito en el Territorio Histórico de Bizkaia. Se han licitado 194 lotes. Fecha límite de presentación de ofertas: 29 de mayo de 2024.

[45] ONDA VASCA, "El Gobierno vasco destina 20,2 millones de euros a la contratación de 416 itinerarios de transporte escolar", página web de *Onda Vasca*, 19 de marzo de 2024: «*El portavoz del Gobierno Vasco, Bingen Zupiria, ha explicado que fruto del trabajo en común llevado a cabo durante meses con las empresas se han modificado aspectos técnicos de los pliegos de la convocatoria*»; EL DIARIO.ES, "Euskadi busca un arranque escolar "pacífico" en septiembre con una subida del 6% a las empresas de autobús", página web de *ElDiario.es*, 19 de marzo de 2024.

— **C02/003/2024**: Transporte escolar para diversos itinerarios, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sito en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Se han licitado 91 lotes. Fecha límite de presentación de ofertas: 29 de mayo de 2024

(224) A continuación, se detallan las **diferencias** más relevantes respecto a los procedimientos de contratación pública del curso 2023-2024:

Concepto	2023-2024	2024-2025
Plazo	2 cursos + 2 cursos	1 curso + 1 curso
Precio	---	Incremento del 6%
Vehículo de reserva	1 vehículo de reserva para cada una de las rutas en las que se presenten ofertas	Hasta 4 vehículos de reserva para cada una de las rutas en las que se presenten ofertas
	Antigüedad igual o menor a la del vehículo preferente	Puede ser hasta 12 meses más antiguo que el vehículo preferente
	No puede ser preferente en otros itinerarios	Puede utilizarse en otros itinerarios
	Debe estar matriculado a la fecha de presentación de ofertas	Puede no estar matriculado a la fecha de presentación de ofertas
	Se necesita autorización para ser utilizado	No necesita autorización para ser utilizado
Conductores	Cada itinerario tiene asignado un conductor específico y cualquier modificación relativa al mismo debe ser autorizada	No están unidos a un itinerario
	El permiso de conducción de clase D tiene que tener una antigüedad superior a 1 año	No se establece ninguna antigüedad
	1 año mínimo de experiencia en servicios de conducción de transporte colectivo	No se establece ninguna experiencia

FUENTE: Elaboración propia a partir de los pliegos de los procedimientos de contratación pública.

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Objeto de la Resolución

(225) La presente Resolución tiene por objeto pronunciarse sobre la PR sancionadora elevada por la Dirección de Investigación a este CVC. Para ello, se tendrán en cuenta las valoraciones realizadas en la PR, las alegaciones efectuadas por las partes implicadas en el expediente y las valoraciones de las pruebas practicadas.

(226) En la PR, la Dirección de Investigación llega a la conclusión de que 35 de las empresas a las que se incoó el expediente han infringido el artículo 1.1 de la LDC, por lo que propone que se las declare autoras y responsables de una infracción muy grave. En concreto, la conducta consistiría en un boicot que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa.

Asimismo, propone no establecer a las infractoras la prohibición de contratar establecida en el artículo 71.1 b) de la LCSP.

Por último, propone que se declare que no ha quedado acreditada la existencia de prácticas prohibidas por parte de 18 de las empresas a las que se incoó expediente y por las 7 asociaciones de empresas incoadas.

2. Competencia para resolver

(227) El artículo 53 de la LDC establece lo siguiente:

> *1. Las **resoluciones** del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia **podrán declarar**:*
>
> *a) La **existencia de conductas prohibidas** por la presente ley o por los artículos 101 o 102 del Tratado Funcionamiento de la Unión Europea.*
>
> *b) La existencia de conductas que, por su escasa importancia, no sean capaces de afectar de manera significativa a la competencia.*
>
> *c) No resultar acreditada la existencia de prácticas prohibidas.*
>
> *2. Las resoluciones del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia podrán contener:*
>
> *a) La orden de cesación de las conductas prohibidas en un plazo determinado.*
>
> *b) La imposición de condiciones u obligaciones determinadas, ya sean estructurales o de comportamiento. En la elección entre condiciones estructurales o de comportamiento de eficacia equivalente se optará por la que resulte menos gravosa para la empresa en cuestión.*
>
> *c) La orden de remoción de los efectos de las prácticas prohibidas contrarias al interés público.*
>
> *d) La **imposición de multas**.*
>
> *e) El archivo de las actuaciones en los supuestos previstos en la presente ley.*
>
> *f) Y cualesquiera otras medidas cuya adopción le autorice esta ley.*
>
> *(…)*

(228) La Disposición Adicional octava de la LDC estipula que:

> *Las referencias contenidas en esta Ley a la Comisión Nacional de la Competencia y a sus órganos de dirección relativas a funciones, potestades administrativas y procedimientos, se entenderán también realizadas a los órganos de instrucción y resolución correspondientes de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia cuando las mismas se refieran a las competencias correspondientes previstas en el artículo 13 de esta Ley.*

(229) Por su parte, los artículos 3 y 10 de la Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia establecen lo siguiente:

> ***Artículo 3. Competencias.***
>
> *1.- La Autoridad Vasca de la Competencia, para el cumplimiento de sus fines,* ***ejercerá competencias sancionadoras****; de promoción; de impugnación; de dictamen y consulta, y de arbitraje.*
>
> *2.- La Autoridad Vasca de la Competencia incoará, instruirá y resolverá procedimientos sancionadores que tengan por objeto conductas restrictivas de la competencia, tales como conductas colusorias, abuso de posición dominante y falseamiento de la libre competencia por actos desleales que afecten al interés público, tal como se regula en la normativa de defensa de la competencia. En el ejercicio de dicha competencia la Autoridad Vasca de la Competencia podrá:*
>
> *a)* ***imponer multas sancionadoras*** *por vulneración de la legislación de defensa de la competencia.*
>
> *(…)*
>
> ***Artículo 10. Funciones del Consejo Vasco de la Competencia.***
>
> *Son funciones del Consejo Vasco de la Competencia:*
>
> *a)* ***resolver los procedimientos sancionadores****,*
>
> *(…)*

(230) El 16 de agosto de 2023 la Dirección de Investigación de LEA/AVC remitió a la Dirección de Competencia de la CNMC una nota sucinta descriptiva de las conductas detectadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.1 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia. En dicha nota sucinta, LEA/AVC manifestó tener competencia para analizar las conductas.

(231) El 1 de septiembre de 2023 se recibió oficio de la CNMC en el que, siguiendo la propuesta recibida, se consideraba que la competencia para analizar y resolver los hechos en cuestión correspondía a LEA/AVC. Además, la Dirección de Competencia de la CNMC solicitaba que, en el supuesto de que se incoase expediente sancionador, se le admitiese como parte interesada.

Por tanto, no ha existido discrepancia ni conflicto entre la CNMC y LEA/AVC a la hora de determinar la autoridad competente.

(232) Ello no queda desvirtuado por la alegación de varias empresas, que sostienen que, dado que la Resolución de incoación incluía a entidades cuyo domicilio social se encuentra en comunidades autónomas distintas de la CAE —entre ellas, Navarra y La Rioja—, las conductas podrían tener un alcance supraautonómico.

(233) Al respecto, la Ley 1/2002, de 21 de febrero, establece que las autoridades de competencia autonómicas serán competentes para instruir los procedimientos sancionadores en los que las conductas examinadas no afecten a un ámbito superior al de la Comunidad Autónoma o no afecten al conjunto del mercado nacional. Por lo tanto, el criterio de asignación no es el domicilio o la sede social de las empresas investigadas, sino el lugar donde se producen los efectos de las conductas realizadas por ellas.

(234) En el presente expediente, el boicot se ha realizado al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, con el objeto de que modifique los pliegos de los procedimientos de contratación de la prestación del servicio de transporte escolar en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa. El ámbito competencial territorial del Departamento y los procedimientos de contratación pública que éste convoca abarcan, lógicamente, el territorio de la CAE. Por otra parte, los efectos de la conducta analizada —no prestación de servicios de transporte, modificación de requisitos de contratación, etc.— se circunscriben a la CAE, en tanto que el perjuicio lo sufren las familias usuarias de los servicios de transporte, la administración competente de su organización y el erario de la CAE.

(235) En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento sancionador corresponde al CVC.

3. Valoración del Consejo Vasco de la Competencia

(236) A continuación, y a la vista de la información y datos obrantes en el expediente, este CVC va a proceder a realizar su valoración y concluir si —tal y como afirma la Dirección de Investigación— en el supuesto analizado concurren los elementos necesarios para resolver que ha quedado acreditada la existencia de una infracción realizada por parte de 35 de las empresas a las que se incoó el expediente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.1 de la LDC, consistente en un boicot que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa; no establecer a las infractoras la prohibición de contratar establecida en el artículo 71.1 b) de la LCSP; y resolver que no ha quedado acreditada la existencia de prácticas prohibidas por parte de 18 de las empresas a las que se incoó expediente y por las 7 asociaciones de empresas incoadas.

3.1. Tipicidad

(237) El artículo 1 de la LDC, en el que se establecen las **conductas colusorias prohibidas**, dispone lo siguiente:

> *1. Se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir,*

restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en:

a) La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.

b) La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.

c) El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.

d) La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.

e) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos.

(238) La colusión es una práctica en la que empresas se ponen de acuerdo para restringir, impedir o distorsionar la competencia en el mercado. Puede tener como objeto, entre otros, el reparto de mercados y puede adoptar forma expresa o no.

En cualquier caso, cualquiera que sea la forma en la que se materialice, la colusión entre empresas competidoras constituye una de las prácticas más dañinas que pueden darse en los mercados, dado que elimina los beneficios propios que generan la rivalidad y la competencia entre empresas, como mecanismo que permite que tanto los operadores económicos como las administraciones públicas y las personas consumidoras en general se beneficien de menores precios, mayor variedad, innovación y mejor calidad de los bienes y servicios que consumen.

(239) La aplicación del citado artículo 1 requiere la existencia de un **concierto de voluntades** entre diversos operadores económicos. Al respecto, la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de junio de 2007[46] expresó:

Así, ha de afirmarse que, efectivamente, el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia se refiere a acuerdos o decisiones plurales, en los que se refleja en todo caso un concierto de voluntades expreso o presunto. Esto se deduce tanto de la dicción del precepto como de los supuestos que han sido incardinados en el mismo por parte de la práctica del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la jurisprudencia de esta Sala.

(240) Se entiende por acuerdos los pactos escritos o verbales en virtud de los cuales varios operadores económicos se comprometen a restringir la competencia. Tanto las autoridades de competencia como los Tribunales han interpretado el término *«acuerdos»* sobre la base de criterios eminentemente pragmáticos y sin pretensiones conceptualistas de ningún tipo, expresándose en sentido amplio y flexible, desbordando la concepción estrictamente contractualista, de manera que no se delimitan por su forma, ni por su estructura externa, ni por la naturaleza o

[46] STS de 19 de junio de 2007 [ECLI:ES:TS:2007:4763].

finalidad de los mismos; pudiendo ser o no jurídicamente obligatorios, bilaterales, multilaterales, y escritos o verbales[47].

(241) Por otra parte, como ya indicó el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC)[48], los acuerdos de **boicot** y las amenazas de boicot «*aunque no estén expresamente contemplados en los supuestos específicos enumerados en el Art. 1.1 LDC, deben considerarse incluidos en su cláusula general al atacar directamente la libertad empresarial del operador boicoteado que se ve forzado a tomar, contra su voluntad, ciertas decisiones por la coacción ejercida colectivamente que no puede justificarse incluso en el caso hipotético de que lo que se pretende imponer no fuera injusto*»[49].

La razón de ser de esta prohibición es que el funcionamiento competitivo del mercado —basado en decisiones tomadas autónoma y libremente— queda alterado por la **coacción ejercida colectivamente** por dos o más operadores frente a un tercero, bien para excluir a un competidor, bien para condicionar al poder adjudicador. Lo que califica dicha conducta como infracción de las normas de defensa de la competencia es, por tanto, la vulneración de la autonomía e independencia de comportamiento de los operadores que toman parte en el boicot.

(242) Además, la *Guía a los Órganos de Contratación para la remisión de indicios*[50] de la CNMC se recogen los principales indicios de manipulación de concursos. El punto 4 se refiere a las «*Sospechas de boicot*» y señala lo siguiente:

> *Los licitadores habituales se abstienen de presentar oferta alguna con vistas a lograr una modificación de las condiciones de la licitación. Por ejemplo: conseguir que procedimientos abiertos sean declarados desiertos con el objeto de ir al procedimiento negociado.*

(243) Asimismo, existen otros precedentes, analizados por autoridades de competencia, de hechos constitutivos de la infracción tipificada en el artículo 1 de la LDC, que han sido calificados como boicot y han sido confirmados por la jurisprudencia.

Sin ánimo de exhaustividad, pueden citarse las siguientes: Resolución del CVC de 30 de diciembre de 2021, LEA/AVC 436-SAN-2020 - *Suministro de Hormigón* —denegación conjunta del suministro de hormigón para realizar la obra de un hotel—; Resolución del CVC de 14 de

[47] MASSAGUER, J. y GUTIÉRREZ, A. (Dirs), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, 2012, Civitas-Thomson Reuters, págs. 72-74.

[48] Resolución del TDC de 4 de julio de 1996, 366/95 - *Vendedores de Prensa Santander*; de 21 de septiembre de 2000 474/99 - *Lonja pescado de Vigo* y de 24 de octubre de 2001, 503/00 - *Feriantes de Huesca*.

[49] El TDC hacía referencia al artículo 1.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, hoy derogada, pero cuya redacción ha permanecido sustancialmente inalterada en la vigente Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Resolución del TDC de 24 de octubre 2001, 503/00 - *Feriantes de Huesca*.

[50] CNMC, *Guía a los Órganos de Contratación Pública para la remisión de indicios de conductas contrarias a la competencia*, de 9 de febrero de 2024.

enero de 2016, LEA/AVC 2/2014 - *Transporte horizontal* —negativa a prestar el servicio de transporte horizontal a un operador—; Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 12 de mayo de 2012, S/0455/12 - *Grupos de Gestión* — acuerdos alcanzados entre grupos de gestión del sector turístico en el seno de una asociación para boicotear a agencias de viajes independientes—; Resolución del Tribunal Catalán de Defensa de la Competencia de la ACCO de 26 de julio de 2023, 111/2021 - *Asociaciones Taxi de Barcelona* —actuaciones tendentes a evitar que los taxistas se registrasen en la plataforma de mediación del servicio de taxi mediante app de UBER o de otros operadores—.

(244) En el presente caso, los hechos acreditados constituyen una forma de coacción al Gobierno Vasco, sustanciada en un boicot entre competidores para obligar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a cambiar las condiciones de la prestación del servicio de transporte escolar público.

El boicot se ha materializado mediante la realización de las siguientes actuaciones:

(i) ínfimo porcentaje de ofertas presentadas a las licitaciones de Álava y Bizkaia, con el consiguiente alto porcentaje de itinerarios que quedaron sin cubrir, siendo así que la mayoría de las ofertas en Álava fueron presentadas por empresas con sede social fuera de la CAE;

(ii) presentación de ofertas incompletas sin subsanación en el plazo otorgado;

(iii) negativa de las empresas a prestar el servicio en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023 por medio de adjudicación directa;

(iv) incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa para la prestación del servicio; y

(v) demora en el inicio de la prestación del servicio en la mayoría de los itinerarios hasta el 18 de septiembre de 2023; esto es, una vez incoado el presente expediente sancionador.

(245) El boicot realizado por las empresas incoadas ha uniformizado el comportamiento de los prestadores del servicio vulnerando la independencia de comportamiento que debe regir en un sistema de libre competencia.

Este comportamiento alineado de las empresas, ejercido de manera colectiva, ha tenido como resultado que, por no haberse presentado a las licitaciones, quedaron desiertos el 100 % de los itinerarios en Bizkaia y el 90 % de los itinerarios en Álava. E, incluso posteriormente, por no haber aceptado la adjudicación directa y no haber acatado la Orden de Ejecución Forzosa, muchos de los itinerarios no fueron prestados hasta el 18 de septiembre de 2023 (58 % en Álava, 95 % en Bizkaia, 1,3 % en Gipuzkoa).

(246) El boicot tenía por objeto presionar y obligar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a aceptar las condiciones exigidas por las empresas —establecimiento de condiciones más

beneficiosas para ellas en los pliegos de los procedimientos de contratación pública, entre las que se encontraban un aumento del PBL, una mayor flexibilidad con los vehículos de reserva y la eliminación de los requisitos establecidos para los conductores— para que éstas aceptasen presentarse a las licitaciones y seguir prestando el servicio público de transporte escolar.

(247) Por lo que respecta a Gipuzkoa, la investigación realizada en el ámbito de los tres Territorios Históricos ha permito constatar que una única empresa (AUTOBUSES CUADRA) no prestó el servicio en ninguno de los tres territorios. Aunque en Gipuzkoa solo se adjudicaron por medio del procedimiento de contratación 55 lotes —el 38,46 % del total—, en todos los itinerarios se aseguró el servicio de transporte desde el primer día de curso, salvo los correspondientes a dicha empresa, que tampoco acató la Orden de Ejecución Forzosa.

(248) Las empresas participantes en el boicot no solo decidieron de modo uniforme no presentarse a las licitaciones o presentar ofertas incompletas y no subsanarlas en el plazo otorgado, sino que, también de modo uniforme, antes del comienzo del curso escolar, rechazaron prestar el servicio en los mismos términos que lo venían prestando en el curso anterior 2022-2023. Además, del mismo modo alineado, demoraron el inicio de la prestación del servicio hasta el 18 de septiembre de 2023, fecha en la que, tras la coacción ejercida de manera colectiva, consiguieron un acuerdo con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para modificar todos los extremos de los procedimientos de contratación con los que se mostraban disconformes.

Con la estrategia descrita, las empresas consiguieron su objetivo de modificar los términos en los que se publicaron los pliegos de los procedimientos de contratación del curso escolar 2024-2025.

(249) En consecuencia, este CVC estima que las conductas objeto del presente expediente constituyen conductas colusorias contrarias a la libre competencia, prohibidas por el artículo 1 de la LDC; en concreto, se incardinan en el tipo recogido en el artículo 1.1 de la LDC, y son constitutivas de boicot.

3.1.1. Prueba de presunciones

3.1.1.1. Validez de su aplicación

(250) Si bien ha sido combatida por las empresas investigadas, la aplicación de la prueba de presunciones[51] en el ámbito del procedimiento sancionador está plenamente admitida por la jurisprudencia, tanto europea[52] como estatal.

[51] Se denomina indistintamente 'prueba de presunciones' o 'prueba de indicios'.

[52] STJUE de 6 de diciembre de 2012, asunto C-441/11, *Comisión/Verhuizingen Coppens* [ECLI:EU:C:2012:778]: «*…recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su*

(251) El Tribunal Constitucional validó el empleo de la prueba de indicios por vez primera en su Sentencia 174/1985, de 17 de diciembre[53]:

> *Una prueba indiciaria ha de partir de unos hechos (indicios) plenamente probados, pues no cabe evidentemente construir certezas sobre la base de simples probabilidades. De esos hechos que constituyen los indicios debe llegarse a través de un proceso mental razonado y acorde con las reglas del criterio humano a considerar probados los hechos constitutivos de delito. Puede ocurrir que los mismos hechos probados permitan en hipótesis diversas conclusiones o se ofrezcan en el proceso interpretaciones distintas de los mismos. En este caso el Tribunal debe tener en cuenta todas ellas y razonar por qué elige la que estima como conveniente. A la luz de estos mismos criterios hay que examinar la versión que de los hechos ofrezca el inculpado. Ciertamente, éste no tiene por qué demostrar su inocencia e incluso el hecho de que su versión de lo ocurrido no sea convincente o resulte contradicha por la prueba no debe servir para considerarlo culpable. Pero su versión constituye un dato que el juzgador deberá aceptar o rechazar razonadamente.*

(252) Estas pruebas cobran mayor relevancia en el ámbito de las infracciones en materia de competencia. Los autores de las conductas, conocedores de la ilicitud de estas, celebran sus reuniones de manera clandestina, no dejan constancia escrita de los acuerdos celebrados y adoptan todo tipo de cautelas para mantener en secreto los mismos. Por ello, no puede exigirse a las autoridades que se encargan de la defensa de la competencia la acreditación de las conductas únicamente mediante el empleo de la prueba directa, resultando válida la acreditación mediante la denominada prueba de presunciones o indiciaria[54].

(253) Tal y como manifestó el Tribunal Supremo, negar validez a las pruebas indirectas conduciría casi a la absoluta impunidad de actos derivados de acuerdos o conciertos para restringir el libre funcionamiento de la oferta y la demanda[55].

Sin embargo, la válida aplicación de la prueba de presunciones requiere del cumplimiento de los requisitos que han sido definidos por la jurisprudencia.

---

conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia»; STGUE de 12 de diciembre de 2014, asunto T-562/08, *Comisión/Repsol Lubricantes y Especialidades y otros* [ECLI:EU:T:2014:1078]: «*No puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubra tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción. En consecuencia, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia*».

[53] STC 174/1985, de 17 de diciembre [ECLI:ES:TC:1985:174].

[54] STGUE de 12 de diciembre de 2014, Asunto T-562/08, *Comisión/Repsol Lubricantes y Especialidades y otros* [ECLI:EU:T:2014:1078].

[55] STS de 6 de marzo de 2000 [ECLI:ES:TS:2000:1774].

(254) Así, el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 19 de julio de 2018[56], manifestó:

> *Ante todo procede recordar que, conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional (SsTC 174/1985 , 175/1985 , 229/1988) y a la jurisprudencia de esta Sala -sirvan de muestra las SsTS de 23 de marzo de 2015 (casación 4422/2012), 16 de febrero de 2015 (dos sentencias con esta fecha dictadas en los recursos de casación 940/2012 y 4182/2012) así como la 6 de noviembre de 2013 (casación 2736/2010) y las que en ésta se citan de 18 de noviembre de 1996 , 28 de enero de 1999 y 6 de marzo de 2000 - el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial pueda formarse sobre la base de una prueba indiciaria; si bien para que esta prueba pueda desvirtuar dicha presunción debe satisfacer las siguientes exigencias constitucionales:* ***los indicios han de estar plenamente probados*** *-no puede tratarse de meras sospechas-* ***y se debe explicitar el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, se ha llegado a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora****; pues, de otro modo, ni la subsunción estaría fundada en Derecho ni habría manera de determinar si el producto deductivo es arbitrario, irracional o absurdo, es decir, si se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia al estimar que la actividad probatoria puede entenderse de cargo.*
>
> *En parecidos términos se ha pronunciado el Tribunal Europeo de Derecho Humanos, que también ha sostenido que no se opone al contenido del artículo 6.2 del Convenio la utilización de la denominada prueba de indicios (STEDH de 25 de septiembre de 1992, caso PhanHoang c. Francia, § 33; de 20 de marzo de 2001, caso Telfner c. Austria , § 5); si bien, cuando se trata de la denominada prueba de indicios la exigencia de razonabilidad del engarce entre lo acreditado y lo que se presume cobra una especial trascendencia, pues en estos casos es imprescindible acreditar no sólo que el hecho base o indicio ha resultado probado sino que el razonamiento es coherente, lógico y racional. Es ésa, como destacábamos en la sentencia antes citada de 6 de noviembre de 2013 (casación 2736/2010), la única manera de distinguir la verdadera prueba de indicios de las meras sospechas o conjeturas, debiendo estar asentado el engarce lógico en una «comprensión razonable de la realidad normalmente vivida y apreciada conforme a los criterios colectivos vigentes» (SsTC 45/1997, de 11 de marzo, F. 5; 237/2002, de 9 de diciembre, F. 2; 135/2003, de 30 de junio, F. 2, entre otras).*

(255) Asimismo, en su Sentencia de 10 de mayo de 2024[57], el Tribunal Supremo ha afirmado:

> *En lo que respecta a la cuestión de interés casacional, reiteramos la doctrina existente respecto a la prueba indiciaria la cual ha de basarse en hechos comprobados y ciertos de los que se deriva directamente la conducta infractora mediante una valoración razonable debidamente motivada que se presenta como más verosímil que las explicaciones alternativas (...).*

(256) Como puede observarse, la válida aplicación de la prueba de presunciones exige que la relación entre los hechos y los indicios de la existencia de la conducta infractora quede suficientemente razonada, pero, además, tal y como deja sentado el Tribunal Supremo, en caso de que pudiesen

[56] STS 1345/2018, de 19 de julio [ECLI:ES:TS:2018:2819].

[57] STS 808/2024, de 10 de mayo [ECLI:ES:TS:2024:2248].

concurrir razones alternativas justificativas de los hechos, debe procederse a su análisis con expresión, en su caso, de la causa de su rechazo.

Por tanto, de conformidad con los criterios establecidos por la jurisprudencia reiterada, la válida aplicación de la prueba de presunciones requiere la concurrencia de tres requisitos acumulativos:

> *(i) que los indicios estén plenamente probados, sin que pueda tratarse de meras sospechas;*
>
> *(ii) que se explicite el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, se llega a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora;*
>
> *(iii) que no existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.*

(257) Como ya se ha manifestado, la imputación de las partes en la infracción se sustenta en los siguientes indicios:

> (i) ínfimo porcentaje de ofertas presentadas a las licitaciones de Álava y Bizkaia, con el consiguiente alto porcentaje de itinerarios que quedaron sin cubrir, siendo así que la mayoría de ofertas en Álava fueron presentadas por empresas con sede social fuera de la CAE;
>
> (ii) presentación de ofertas incompletas sin subsanación en el plazo otorgado;
>
> (iii) negativa de las empresas a prestar el servicio en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023 por medio de adjudicación directa;
>
> (iv) incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa para la prestación del servicio; y
>
> (v) demora en el inicio de la prestación del servicio en la mayoría de los itinerarios hasta el 18 de septiembre de 2023; esto es, una vez incoado el presente expediente sancionador.

(258) Esos son, por tanto, los indicios tenidos en cuenta para sustentar la imputación de las empresas investigadas, y no otros.

(259) Sin embargo, ciertas empresas, respecto al indicio *(iv) incumplimiento de la Orden de Ejecución forzosa*, han interpretado que lo que se ha tenido en cuenta es el hecho de haber interpuesto un "*recurso a la Orden de Ejecución Forzosa*". Consideran que recurrir un acto administrativo no puede ser empleado como indicio.

Ni durante la instrucción del expediente ni a lo largo de la presente Resolución se ha considerado como indicio la interposición de un recurso contra la Orden de Ejecución Forzosa, sino su incumplimiento.

En efecto, el artículo 39.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas (LPAC) prevé lo siguiente:

> *Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo se presumirán válidos y producirán efectos desde la fecha en que se dicten, salvo que en ellos se disponga otra cosa.*

Asimismo, el artículo 98.1 LPAC establece:

> *Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo serán inmediatamente ejecutivos, salvo que:*
>
> *a) se produzca la suspensión de la ejecución del acto;*
>
> *b) se trate de una resolución de un procedimiento de naturaleza sancionadora contra la que quepa algún recurso en vía administrativa, incluido el potestativo de reposición;*
>
> *c) una disposición establezca lo contrario;*
>
> *d) se necesite aprobación o autorización superior.*

En este sentido, la propia Orden de Ejecución Forzosa expresó lo siguiente en su Disposición Final Segunda:

> *La presente Orden es ejecutiva y surtirá efectos en el mismo día de su publicación en el BOPV.*

La Orden se publicó en el BOPV el 5 de septiembre de 2023.

Así, si bien ciertas empresas interpusieron recurso contra la Orden y solicitaron su suspensión cautelar, el 7 de septiembre de 2023 el Consejero de Educación dictó Órdenes por las que desestimó las solicitudes de medidas cautelares formuladas junto con los recursos potestativos de reposición interpuestos frente a la Orden de Ejecución Forzosa. Por lo tanto, la Orden era de obligado cumplimiento desde la fecha en que se publicó —5 de septiembre de 2023— y esta fuerza ejecutiva era conocida por las empresas, que mediante la solicitud de medidas cautelares habían intentado combatir. Su pretensión no prosperó y se les notificó la desestimación de la suspensión cautelar de la ejecutividad, por lo que eran plenamente conscientes de que debían cumplir la Orden de Ejecución Forzosa y prestar el servicio.

En consecuencia, el incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa que condujo a persistir en la no prestación del servicio con el objetivo de perpetuar la presión sobre el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para que modificase los términos en que debían prestar el servicio a unas condiciones que les fueran más beneficiosas para las empresas, constituye un indicio probado.

3.1.1.2. Aplicación al presente expediente

a) Indicios plenamente probados

(260) Los indicios detectados han sido plenamente probados y constatados durante la instrucción del expediente, en el que obra documentación e información aportada tanto por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco como por las propias empresas.

En dicha documentación se constata que, al procedimiento de contratación convocado para el territorio de Álava, únicamente se presentaron ofertas en 17 de los lotes (12,23 % del total) y, además, que las ofertas realizadas fueron presentadas, mayoritariamente, por empresas con sede social fuera de la CAE[58]. En el procedimiento de contratación convocado para el servicio a prestar en Bizkaia, se presentaron ofertas en 18 de los lotes (9,28 % del total), y, tanto por la falta de subsanación de la documentación que fue requerida a las empresas, como por desistimiento, no fue adjudicado ninguno de ellos[59].

(261) Igualmente, obra en el expediente documentación que acredita los hechos ciertos de que determinadas empresas no aceptaron la prestación del servicio de transporte escolar por medio de adjudicación directa en las condiciones del curso 2022-2023, incumplieron la Orden de Ejecución Forzosa e iniciaron la prestación del servicio el 18 de septiembre de 2023 —esto es, tras alcanzarse el acuerdo sobre las condiciones del curso 2024-2025—.

(262) Otras empresas, sin embargo, sí prestaron el servicio antes del 18 de septiembre de 2023.

El Director de Investigación de LEA/AVC, al dictar la Resolución de incoación de los tres expedientes sancionadores —acumulados posteriormente—, consideró como un contraindicio relevante de la participación de algunas empresas en el presunto boicot el hecho de haber aceptado, previamente al inicio del curso escolar, la prestación del servicio de transporte escolar mediante adjudicación directa. De hecho, esa aceptación conllevó que la mayoría de dichas empresas no aparecieran en la Orden de Ejecución Forzosa.

Posteriormente, las personas instructoras señalaron en la PR que la publicación de la Orden de Ejecución Forzosa por parte del Departamento de Educación del Gobierno Vasco supuso un elemento relevante en el desarrollo de los acontecimientos. A las empresas que ya habían aceptado prestar el servicio, se unió un grupo de empresas que decidieron acatar la Orden y

[58] Las empresas que presentaron oferta a dichos lotes fueron: AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L., BUS-DEÓBRIGA, S.L., AUTOCARES HIJOS DE PÉREZ, S.L. y la UTE AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L., LOGROZA, S.L., EMPRESA ARRIBAS, S.A., JIMECAR PREMIUM, S.L. y SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DE RÍO ALHAMA, S.A. Únicamente la empresa AUTOCARES HIJOS DE PÉREZ, S.L. tiene su sede en Álava

[59] Las empresas que presentaron oferta a dichos lotes fueron: AUTOKARRAK IZURIETA, S.L., AUTOCARES SIMÓN, S.L. y ANCARTOUR, S.L. La única que subsanó la documentación fue ANCARTOUR, aunque finalmente desistió por falta de medios.

realizar el servicio de transporte escolar desde el primer día del curso —el 7 de septiembre de 2023—.

Este CVC considera que dichas actuaciones también son demostrativas, de modo relevante, de que no existió un acuerdo entre éstas y el resto de las empresas expedientadas, que ni licitaron, ni aceptaron prestar el servicio mediante adjudicación directa, ni lo hicieron tras la Orden de Ejecución Forzosa, sino que comenzaron a prestar el servicio de transporte escolar el 18 de septiembre de 2023, tras una reunión celebrada el 15 de septiembre de 2023 en el Parador de Argómaniz (Álava).

En dicha reunión se acordó expresamente que las empresas iniciarían la prestación del servicio para el curso escolar 2023-2024 el lunes 18 de septiembre de 2023, en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023. Además, se acordaron, de forma preliminar, unas nuevas condiciones, más flexibles, que, posteriormente, serían las que se establecerían en los pliegos del curso escolar 2024-2025 *(folios 12239-12240)*:

> *(…)*
>
> *I. Las compañías que a la fecha del presente acuerdo no habían iniciado la prestación del servicio, iniciarán dicha prestación con fecha de lunes 18 de septiembre de 2023, durante el curso escolar 2023-2024.*
>
> *II. La remuneración por la prestación de dicho servicio se realizará en las mismas condiciones y términos correspondientes al curso 2022-2023, esto es, en los términos del acuerdo alcanzado con las distintas asociaciones con fecha de 7 de septiembre de 2022.*
>
> *III. Con carácter inmediato, el Departamento de Educación pondrá en marcha los trámites correspondientes a la licitación de todas aquellas rutas que han quedado desiertas en las licitaciones tramitadas a lo largo del año 2023, para la prestación del servicio de transporte escolar en el curso 2024-2025, con las siguientes actualizaciones y otras modificaciones que procedan:*
>
> *a. Autobús de reserva: cada adjudicatario deberá disponer como mínimo de un autobús de reserva para todas las rutas de las que resulte adjudicatario. Sin perjuicio de lo anterior, podrá disponer de hasta cinco autobuses de reserva para cada una de las rutas de las que resulte adjudicatario, siempre que dichos autobuses cumplan con los requisitos y características que sirvan para cada una de ellas, sean de Igual o similar antigüedad que las preferentes, y que consecuencia de la adjudicación no se conviertan en preferentes en otras líneas. Dicho autobús, podrá, además, no ser de titularidad de la compañía, acreditada en la oferta la disponibilidad del mismo en el momento de la adjudicación, para cuando resulte necesario su uso.*
>
> *b. Adscripción de conductores: se podrá proceder a la sustitución del conductor/ra adscrito a un vehículo por otro, siempre que el sustituto, cumpla los requisitos y características del conductor/ra adscrito al servicio.*
>
> *c. Corrección de errores de las fichas técnicas.*

IV. Las compañías que suscriben el presente acuerdo se comprometen a la participación en dicho procedimiento de licitación presentado una oferta válida, al menos, en todas las rutas en las que prestaron el servicio en el curso 2022-2023.

V. Con carácter paralelo, las partes acuerdan la constitución de un grupo de trabajo para la elaboración de un Informe que contenga un análisis exhaustivo de la situación del transporte escolar de Euskadi y plantee propuestas de mejora con vistas a la prestación del servicio en el futuro.

(…)

Una vez que se habían acordado los términos de los procedimientos de contratación para el curso 2024-2025 fue cuando las empresas retomaron la prestación del servicio. Por tanto, la coacción ejercida colectivamente —el boicot— consiguió su finalidad de modificar las condiciones de los procedimientos de contratación en línea con las reivindicaciones de las empresas.

Cabe concluir que aquellas empresas que no cesaron en su conducta hasta que se acordaron los términos de los procedimientos de contratación para el curso 2024-2025 —en la reunión de 15 de septiembre de 2023—participaron en el boicot, cuya finalidad era modificar las condiciones de los procedimientos de contratación en consonancia con las demandas de las empresas. En sentido contrario, aquellas empresas que han demostrado que el día 7 de septiembre de 2023 prestaron el servicio no formaban parte del boicot.

(263) Este CVC considera que no se ha acreditado la comisión de conductas prohibidas en la actuación de las empresas AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A., AUTOCARES JON ANDER, S.L.U., AUTOCARES SIMÓN, S.L. y BARRIO AUTOBUSAK, S.L., dado que cumplieron la Orden de Ejecución Forzosa desde el día 7 de septiembre de 2023 y también han aportado la justificación que lo demuestra.

(264) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa ANCARTOUR, S.L., al tratarse de una empresa que no ha prestado nunca el servicio de transporte escolar público, y al haberse acreditado que presentó, por vez primera, oferta a 1 lote del procedimiento de contratación pública C02/027/2022 Bizkaia (lote 129). En el curso 2023-2024 no realizó el servicio de transporte escolar por medio de adjudicación directa en ninguno de los itinerarios.

(265) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de las empresas integrantes del grupo empresarial JIMÉNEZ MOVILIDAD HOLDING, S.L. —AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L., LOGROZA, S.L. y SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A.— al haberse acreditado que presentaron oferta en forma de UTE a 5 lotes del procedimiento de contratación pública C02/028/2022 Álava, 2 lotes en los que ya prestaban el servicio de transporte escolar en el curso 2022-2023 (lotes 84 y 112) y 3 lotes nuevos del procedimiento para el curso 2023-2024 (lotes 28, 36 y 113).

(266) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L., al haberse acreditado que presentó oferta a 14 lotes del procedimiento de contratación pública C02/028/2022 Álava (lotes 28, 29, 30, 35, 38, 40, 43, 44, 68, 69, 80, 83, 84 y 113).

(267) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa BUS-DEOBRIGA, S.L., al haberse acreditado que presentó oferta a 3 lotes del procedimiento de contratación pública C02/028/2022 Álava (lotes 38, 40 y 51).

(268) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa ZUREKIN BUS, S.L., al haberse acreditado que dicha empresa no se negó a realizar el servicio en el itinerario que prestaban en el curso 2022-2023, sino que informó al Gobierno Vasco, mucho antes del inicio del curso escolar, a través de diferentes correos electrónicos que constan en el expediente, de que no podía hacerlo en las condiciones requeridas, ya que no disponía de un autobús con las plazas necesarias, módulo 23-36 plazas.

ZUREKIN BUS, S.L. presentó un recurso de reposición ante la Orden de Ejecución Forzosa debido a que en la misma se incluía que tenía que realizar el itinerario para el que ya había justificado que no disponía de los medios necesarios. A efectos de acreditar lo expuesto, se acompañó, junto al recurso de reposición, como documento n.º 6, la ficha técnica del vehículo de 26 plazas que caducaba en el curso 2023-2024 —vehículo que había sido matriculado el 17 de marzo de 2008— *(folios 2787-2826).*

Como ya se ha manifestado en los hechos acreditados, ZUREKIN BUS finalmente no realizó ningún itinerario en el curso 2023-2024 por medio de adjudicación directa.

(269) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa CARROCERÍAS SACONI, S.L., al haberse acreditado que su actividad principal se dedica a escolar concertado privado (el transporte escolar público supuso el 2,2 % de su facturación en 2023). En el curso 2022-2023 prestó servicio en uno de los itinerarios de transporte escolar público de Bizkaia. Sin embargo, ya en el mes de julio de 2023, la empresa comunicó al Departamento de Educación del Gobierno Vasco que no podía realizar el servicio en 2023-2024 porque le habían caducado dos autobuses *(folios 5973-6032).*

En el curso 2023-2024 no realizó el servicio de transporte escolar por medio de adjudicación directa en ninguno de los itinerarios del Gobierno Vasco.

(270) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa AUTOBUSES DARÍO, S.L., dado que prestó servicio en Gipuzkoa, mediante adjudicación directa, el primer día del curso escolar. Además, tras la Orden de Ejecución Forzosa, también prestó el servicio en Bizkaia.

(271) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa BUS ALCONADA, S.L., dado que prestó servicio en Gipuzkoa, mediante adjudicación directa, el primer día del curso escolar. Además, tras la Orden de Ejecución Forzosa, también prestó el servicio en Bizkaia.

(272) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de la empresa AUTOBUSES URBANOS ÁNGEL HERRERA, S.L., dado que prestó servicio en Álava, mediante adjudicación directa, el primer día del curso escolar.

(273) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de las empresas AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A., AUTOBUSES ONIEVA, S.L. y LA BURUNDESA, S.A., participantes en forma de UTE en la prestación del servicio de transporte escolar, dado que prestaron servicio en Álava, mediante adjudicación directa, el primer día del curso escolar, mientras que, en Bizkaia, aunque mostraron su predisposición de dar continuidad al servicio, solicitaron información que no les fue proporcionada.

(274) Este CVC considera que no se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en la actuación de las asociaciones de empresas, puesto que ni de las reuniones mantenidas con el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, ni de los dos comunicados de prensa publicados ni del contenido del correo electrónico enviado al Departamento por un operador económico, puede deducirse, indubitadamente, que fueran facilitadores de la acción de boicot.

(275) Por otro lado, AUTOBUSES PARRA y RIOJANA DE AUTOCARES han alegado a la PR que cumplieron la Orden de Ejecución Forzosa y prestaron el servicio el primer día del curso escolar, es decir, el 7 de septiembre de 2023. Han aportado documentación —calendario oficial de servicios, las facturas emitidas por la UTE RIOJANA DE AUTOCARES-AUTOBUSES PARRA y el justificante de abono por parte del Departamento de Educación del Gobierno Vasco — y han anunciado prueba complementaria para acreditar dicho cumplimiento.

En consecuencia, habiendo quedado acreditado en el expediente que también AUTOBUSES PARRA y RIOJANA DE AUTOCARES prestaron el servicio desde el 7 de septiembre de 2023, debe concluirse que tampoco se ha acreditado la existencia de indicios de la comisión de conductas prohibidas en su actuación.

b) Razonamiento

(276) Partiendo de los indicios probados, este CVC concluye que los operadores imputados relacionados en el epígrafe *V.3.1.1.3.* realizaron la conducta infractora.

(277) Las empresas incursas en el presente expediente eran competidoras, bien reales, bien potenciales. Se trata de empresas que prestaban el servicio habitualmente o disponían de los medios materiales y personales para ello, por lo que, en definitiva, estaban en disposición de

licitar y de prestar el servicio; sin embargo, contra toda lógica empresarial, no lo prestaron incluso incumpliendo la Orden de Ejecución Forzosa.

(278) Por otro lado, tal y como consta en la documentación obrante en el expediente, la situación de las empresas era muy dispar —tanto con relación a los medios materiales y personales, a su situación financiera o a su dimensión, e incluso, con relación a la intensidad de su participación en los diferentes segmentos del sector de transporte de personas viajeras por carretera—. Pero las empresas se distinguían, especialmente, por los precios de adjudicación directa del curso 2022-2023.

A las empresas cuyo precio de adjudicación directa del curso 2022-2023 estaba por encima del PBL les podía compensar no licitar, puesto que así se aseguraban los itinerarios a mejor precio, sin correr el riesgo de que una empresa competidora se los arrebatase con una mejor oferta y, al mismo tiempo, ejercían presión al Departamento de Educación del Gobierno Vasco para que modificase las condiciones de los procedimientos de contratación. Lo mismo sucedía con las empresas cuyo precio de adjudicación directa estaba por debajo del PBL, pero no muy alejado del mismo. Si estas empresas hubieran licitado se habrían arriesgado a perder itinerarios que, sin licitar, estaban asegurados. El boicot les situó en una situación más favorable.

En cambio, es más difícil comprender qué motivó la actuación de las empresas cuyo precio de adjudicación directa del curso 2022-2023 era sustancialmente inferior al PBL. Estas empresas podrían haber obtenido una ostensible mejora en sus tarifas si hubieran presentado oferta a las licitaciones y hubieran resultado adjudicatarias. Por ello, su conducta —no licitar— solo pudo deberse a su participación en el boicot para presionar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a modificar los pliegos en condiciones más beneficiosas para ellas; de otro modo, su conducta carece de lógica desde el punto de vista de la obtención de una mayor rentabilidad en la prestación del servicio.

(279) Las actuaciones realizadas por las empresas —ínfimo porcentaje de ofertas presentadas a las licitaciones de Álava y Bizkaia y mayoría de ofertas en Álava presentadas por empresas con sede social fuera de la CAE; presentación de ofertas incompletas no subsanadas en plazo; negativa a prestar el servicio en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023 por medio de adjudicación directa; incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa; y demora en el inicio de la prestación del servicio en la mayoría de los itinerarios hasta el 18 de septiembre de 2023, una vez incoado el presente expediente sancionador— fueron conductas llevadas a cabo de manera uniforme y en un periodo de tiempo coincidente —que abarca desde la publicación de los procedimientos de contratación pública, sin que ninguna concurriera a las licitaciones, hasta el 18 de septiembre de 2023, tras haber conseguido modificar, como pretendían, las condiciones en que debía ser prestado el servicio— por todas las empresas señaladas, lo que lleva a la conclusión de que fueron actuaciones consensuadas y llevadas a cabo de manera coordinada entre las empresas para la consecución del mismo fin.

(280) El razonamiento lógico lleva a la conclusión de la existencia de coordinación en la actuación por parte de las empresas señaladas. El resultado pretendido solo podía ser logrado a través de dicha actuación colectiva coordinada, dado que la no presentación de ofertas en las licitaciones, el rechazo a la prestación del servicio mediante adjudicación directa o el incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa por parte de un solo operador no habría tenido la fuerza coercitiva necesaria para obligar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a modificar los requisitos para la prestación el servicio.

(281) Sólo mediante la coacción ejercida de manera colectiva y con la coordinación de su comportamiento, presionaron al Departamento de Educación del Gobierno Vasco con la finalidad de modificar las condiciones de los procedimientos de contratación del siguiente curso escolar a unos términos adaptados a sus demandas. Y, habiendo conseguido esa modificación de las condiciones, accedieron a prestar el servicio.

c) Explicación alternativa

(282) Las empresas han aducido diversos motivos alternativos a la existencia de un boicot.

(283) Así, han alegado que las condiciones establecidas en los pliegos de los procedimientos de contratación pública hacían económicamente inviable la prestación del servicio. Sin embargo, se ha acreditado que tanto en Gipuzkoa como en Álava sí se adjudicaron itinerarios en las condiciones fijadas en los pliegos de los procedimientos de contratación pública.

(284) Incluso en aquellos lotes que quedaron desiertos por falta de licitadores, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco ofreció a las empresas su adjudicación directa en los mismos términos en que los venían ejecutando en el curso anterior 2022-2023 —tanto en lo relativo al precio, como a la exigencia de medios materiales y personales—. Por lo tanto, en la medida en que se volvió a las condiciones de prestación del servicio que se habían aplicado durante el curso 2022-2023, se removieron los requisitos que, supuestamente, impedían la rentabilidad de la prestación del servicio.

(285) Sin embargo, esta oferta sólo fue aceptada casi en su totalidad en el caso de los itinerarios de Gipuzkoa, mientras que en Álava solo fue aceptada en unas pocas rutas y, en Bizkaia, en ninguna.

De hecho, el 44,6 % de los itinerarios de Álava y el 60,3 % de los de Bizkaia tenían un precio en el curso 2022-2023 superior al PBL del curso 2023-2024, por lo que, económicamente, les resultaba más rentable la adjudicación directa. Aun así, los operadores mantuvieron su actitud de boicot y no prestaron el servicio.

Es especialmente llamativo el caso de Bizkaia, donde ni uno solo de los itinerarios fue adjudicado.

(286) A juicio de este CVC, si la disconformidad de los operadores radicaba en las condiciones establecidas en los pliegos, podían haber aceptado la adjudicación directa antes del inicio del

curso escolar. Ello les habría permitido prestar el servicio en los mismos términos que en el curso anterior 2022-2023.

Sin embargo, renunciaron a hacerlo hasta la reunión del 15 de septiembre de 2023, en Argomaniz. En esta reunión las empresas aceptaron comenzar a prestar el servicio el día 18 de septiembre de 2023 (en las condiciones del curso 2022-2023) porque habían conseguido modificar, en consonancia con sus demandas, las condiciones de los pliegos de los procedimientos de contratación del curso 2024-2025.

(287) Además, no existe explicación alternativa siendo la única explicación posible el concierto de voluntades y coacción colectiva de las empresas. El elevado número de empresas que han realizado las actuaciones no puede ser fruto de la casualidad, si no del consenso entre ellas.

(288) A mayor abundamiento, durante la instrucción del procedimiento se han incorporado al expediente documentos que avalan que las empresas conocían las negociaciones y actuaciones que se estaban llevando a cabo para que el Departamento procediese a modificar las condiciones de los procedimientos de contratación pública; en su mayoría eran actuaciones encauzadas a través de sus asociaciones. Estas asociaciones informaban a las empresas, fuera vía circular, fuera vía asamblea, del estado de las negociaciones y de las actuaciones que llevaban a cabo, por lo que las empresas conocían cuál era la estrategia a seguir.

Por si fuera poco, las pretensiones de las empresas fueron incluso difundidas por las asociaciones en diversos medios digitales (web *Revista viajeros*, web *Autobuses y autocares*, etc.).

En definitiva, no cabe acoger las tesis de la existencia de una explicación alternativa a su actuación coordinada y que no se trataba de una acción colectiva de boicot.

(289) En conclusión, a salvo de lo que se considerará seguidamente con relación a GUTI-BUS BIDAIAK, las explicaciones alternativas ofrecidas por las empresas no son aptas para desvirtuar la conclusión de que, de los indicios plenamente probados, se concluye fundadamente que la conducta uniforme desarrollada por las empresas tenía por fin presionar de modo coordinado, —ejercer coacción de manera colectiva, en definitiva—, al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, con la finalidad de modificar las condiciones de los procedimientos de contratación a unos términos más acordes con sus planteamientos, en su propio beneficio y no para la satisfacción del interés general; modificación ésta que, de hecho, consiguieron.

(290) GUTI-BUS BIDAIAK ha demostrado durante la instrucción del procedimiento que en el mes de julio de 2023 comunicó al Departamento de Educación del Gobierno Vasco sus dificultades para prestar el servicio y la imposibilidad de realizar uno de los itinerarios (el B7103) —por la antigüedad de la flota de autobuses y porque vehículos de los que disponía estaban asignados a la prestación de otros servicios—.

En sus alegaciones a la PR ha aportado documentación que acredita la adquisición de dos vehículos nuevos y la factura emitida por una empresa a la que, durante el mes de septiembre de 2023, tuvo que contratar para prestar los servicios de transporte escolar de un centro educativo.

Ello lleva a concluir que su negativa a prestar el servicio encuentra su base, efectivamente, en que carecía de los medios materiales para ello. Esta imposibilidad, como se ha manifestado, había sido puesta en conocimiento del Departamento de Educación del Gobierno Vasco y ha sido acreditada documentalmente durante la sustanciación del procedimiento.

Por lo tanto, debe estimarse su alegación y considerar que, en el caso de GUTI-BUS BIDAIAK, se ha acreditado la existencia de una explicación alternativa a la acción de boicot.

3.1.1.3. Conclusión

(291) Los referidos indicios, plenamente probados, conducen a este CVC a considerar probada la existencia de una infracción al artículo 1 de la LDC, consistente en una acción de boicot que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que, en el caso de las siguientes 32 empresas, existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida:

Empresa
ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)
AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)
AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)
AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)
AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)
AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L. (B20439196)
AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)
AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)
AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)
EIBAR BUS, S.L. (B95710539)
EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)

EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)
GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)
GOKO TOUR, S.L. (B95147401)
GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)
JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)
PORTI-BUS, S.L. (B48192611)
RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)
SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
SOLETO BUS, S.L. (B48954945)

3.1.2. Efectos en el mercado

(292) La calificación de la conducta en los casos de infracciones cuyo objeto sea restringir la competencia —infracciones por objeto—, como el boicot objeto de investigación, **no exige probar** los efectos reales de la práctica en el mercado[60], sin perjuicio de su posible toma en consideración para cuantificar la multa.

El Tribunal Supremo ha afirmado lo siguiente en su Sentencia de 13 de mayo de 2021[61]:

> *(…) Ello nos lleva a recordar la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y de este Tribunal Supremo que ya se sintetizó en la reciente Sentencia n.º 356/2021, de 9 de Marzo de 2021 (RC 3405/2020).*
>
> ***TERCERO.- Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y de este Tribunal Supremo.***
>
> *En esta última sentencia recordamos la distinción entre las infracciones por objeto y las infracciones por efecto en los siguientes términos:*
>
> *La tradicional distinción, en el ámbito del Derecho de la Competencia, entre las infracciones "por objeto" y las infracciones "por efecto" ha sido examinada por esta Sala en ocasiones anteriores. Sirva de muestra nuestra sentencia n.º 43/2019, de 21 de enero (casación 4323/2017) de cuyo F.J. 3º reproducimos ahora los siguientes fragmentos:*
>
> *«(...) la diferencia entre conductas prohibidas por su objeto o por sus efectos deriva, en primer lugar, del tenor literal del propio artículo 1 LDC -así como del artículo 101 TFUE -, que prohíbe "todo acuerdo, [...] que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional [...]". Como señala la*

[60] Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18 de junio de 2014, S/0469/13 - *Fabricantes de Papel y Cartón Ondulado*; de 22 de septiembre de 2014, S/428/12 - *Palés*; de 29 de octubre de 2014, S/0422/12 - *Contratos de Permanencia*; de 4 de diciembre de 2014, S/0453/12 - *Rodamientos Ferroviarios*.

[61] STS 683/2021, de 13 de mayo (ECLI:ES:TS:2021:2047).

Sentencia del TJUE de 14 de marzo de 2013, (Allianz Hungária Biztositó y otros, C-32/11, apart. 35) "la distinción entre "infracciones por objeto" e "infracciones por efecto" reside en el hecho de que ***determinadas formas de colusión entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales*** *para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia [...]". En el mismo sentido se pronunció el TJUE en su sentencia de 27 de abril de 2017, (FSL, C-469/15 P, apart. 104) y más recientemente, en su sentencia de 23 de enero de 2018, (F. Hoffmann-La Roche y otros, apart. 78).*

La sentencia del TJUE de 20 de noviembre de 2008 (asunto C-209/07) ya puso de manifiesto los criterios para determinar si nos encontramos ante una infracción por el objeto o para establecer si era necesario establecer su incidencia sobre el mercado, afirmando que:

"Procede recordar que, para estar incurso en la prohibición establecida en el artículo 81 CE, apartado 1, un acuerdo debe tener "por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común". Es jurisprudencia reiterada del TJUE, desde la sentencia de 30 de junio de 1966, LTM (56/65, Rec. pp. 337 y ss., especialmente p. 359), que el carácter alternativo de este requisito, como indica la conjunción "o", lleva en primer lugar a la necesidad de considerar el objeto mismo del acuerdo, habida cuenta del contexto económico en el que se debe aplicar. Sin embargo, en caso de que el análisis de las cláusulas de dicho acuerdo no revele un grado suficiente de nocividad respecto de la competencia, es necesario entonces examinar los efectos del acuerdo y, para proceder a su prohibición, exigir que se reúnan los elementos que prueben que el juego de la competencia ha resultado, de hecho, bien impedido, bien restringido o falseado de manera sensible.

Para apreciar si un acuerdo está prohibido por el artículo 81 CE, apartado 1, la toma en consideración de sus efectos concretos es superflua cuando resulta que éste tiene por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común (sentencias de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/ Comisión, 56/64 y 58/64, Rec. pp. 429 y ss., especialmente p. 496, y de 21 de septiembre de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, C-105/04 P, Rec. p. I-8725, apartado 125). Este examen debe efectuarse a la luz del contenido del acuerdo y del contexto económico en que se inscribe (sentencias de 28 de marzo de 1984, Compagnie royale asturienne des mines y Rheinzink/ Comisión, 29/83 y 30/83, Rec. p. 1679, apartado 26, y de 6 de abril de 2006, General Motors/Comisión, C-551/03 P, Rec. p. I-3173, apartado 66)».

Ahora bien, una vez establecida la conclusión de que nos encontramos ante una infracción por el objeto no se precisa establecer los efectos negativos que la conducta infractora ha tenido o puede tener sobre el mercado.

Así se desprende de una abundantísima jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que ha sido recogida y aplicada por este Tribunal Supremo.

(293) En los mismos términos se ha pronunciado LEA/AVC, que ha señalado que la existencia de una restricción por objeto no requiere evaluar los efectos que las conductas han desplegado en el mercado[62].

(294) En la medida que en este expediente los hechos acreditan una infracción por objeto del artículo 1 de la LDC, no sería necesario probar que dicha conducta ha producido efectos; basta, por tanto, con que la conducta —con éxito o no— se haya llevado a cabo.

(295) No obstante, pese a que la conducta acreditada constituye una restricción de la competencia por objeto —y ello es por sí suficiente para apreciar el ilícito administrativo y determinar las responsabilidades correspondientes—, ha quedado asimismo probado en este expediente que la acción de boicot tuvo efectos, ya que la prestación del servicio no se vio garantizada hasta el 18 de septiembre de 2023 —11 días después del inicio del curso—.

Por otro lado, la Administración convocante de los procedimientos de contratación pública se vio privada de los beneficios que una competencia entre licitadores le habría brindado, además del perjuicio que le supuso, de un lado, la gestión de los procedimientos de contratación cuyas licitaciones fueron, a la postre, declaradas desiertas y, de otro lado, la realización de las correlativas adjudicaciones directas.

(296) Pese a la dificultad de cuantificar con absoluta precisión los efectos negativos que, en términos económicos, comportaron las conductas, es posible acreditar que la adjudicación directa de los itinerarios supuso un incremento del gasto efectivo destinado al transporte escolar respecto al que se hubiera realizado si los itinerarios se hubieran adjudicado por medio de un procedimiento abierto de contratación pública.

Así, se ha calculado que en aquellos itinerarios en que se realizó la adjudicación por medio del procedimiento de contratación se produjo un ahorro global del 8 % respecto al PBL establecido en los pliegos. Sin embargo, en aquellos itinerarios que fueron adjudicados directamente se produjo un incremento del gasto global del 3 % respecto al PBL.

Si se tienen en cuenta únicamente los itinerarios de las empresas que realizaron el boicot, el incremento del gasto efectivo derivado de la adjudicación directa respecto al PBL asciende a un 6 %.

[62] Resolución del CVC del 23 de noviembre de 2022, LEA/AVC 516-SAN-2021 - *Publicidad Ayuntamiento de Bilbao;* Resolución del CVC de 30 de diciembre de 2021, LEA/AVC 436-SAN-2020 - *Suministro de Hormigón*; Resolución del CVC de 14 de enero de 2016, LEA/AVC 2/2014 - *Transporte horizontal*.

(297) Los datos se recogen en la siguiente tabla:

Efectos del boicot			
Modo de adjudicación de los itinerarios	**PBL**	**Precio de Adjudicación**	**Diferencia (%)**
Procedimiento abierto	3.728.080,80	3.433.253,40	- 8 %
Adjudicación directa	21.389.720,40	21.982.003,20	3 %
Adjudicación directa boicot	9.915.667,20	10.509.201,00	6 %

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

(298) Asimismo, los operadores vieron satisfechas sus pretensiones con el boicot, puesto que consiguieron que las condiciones establecidas en los pliegos fueran modificadas en su beneficio, en contra del criterio de la Administración garante del servicio.

3.2. Antijuridicidad

(299) Una vez determinada la tipicidad de la conducta, procede analizar si la misma se considera antijurídica. Para que una conducta típica se considere antijurídica, dicho comportamiento no debe estar amparado por causas justificadas en el ordenamiento jurídico.

(300) En el presente supuesto, las empresas expedientadas no han justificado que su conducta se encuentre amparada por causa justificativa o autorización contemplada en el ordenamiento jurídico.

(301) En definitiva, como analizaremos seguidamente, no existen causas que justifiquen la comisión de la conducta tipificada en el artículo 1.1 de la LDC, ni existe amparo legal para que la conducta pueda incardinarse en la previsión contenida en el artículo 4 de la LDC, ni se aprecia la concurrencia de elementos para la exención de la aplicación de la prohibición del artículo 1.1 de la LDC.

3.2.1. Artículo 1.3 de la LDC

(302) El artículo 1.3 de la LDC establece que la prohibición del 1.1 de la LDC no se aplicará a los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas que contribuyan a mejorar la producción o la comercialización y distribución de bienes y servicios o a promover el progreso técnico o económico, sin que sea necesaria decisión previa alguna a tal efecto, siempre que se cumpla lo siguiente:

- Permitan a los consumidores o usuarios participar de forma equitativa de sus ventajas.

- No impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquellos objetivos, y

- No consientan a las empresas partícipes la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios contemplados.

(303) En el presente caso, no resulta posible la aplicación de la exención prevista en el artículo 1.3 de la LDC, puesto que de la conducta objeto de investigación ni se ha derivado ninguna eficiencia ni, en ningún caso, se han generado beneficios para las personas usuarias de las empresas expedientadas —alumnado y sus familias— ni, finalmente, ha permitido a dichas personas usuarias participar de forma equitativa de sus ventajas.

En efecto, a este CVC le resulta imposible identificar —ni las empresas han acreditado— algún beneficio para las familias derivado de la no presentación de ofertas en la fase de licitación de los procedimientos de contratación del Departamento de Educación del Gobierno Vasco, ni de la consiguiente ausencia de prestación del servicio durante los días iniciales del curso escolar 2023-2024. Labor mucho más sencilla es, por el contrario, identificar los perjuicios ocasionados a las mismas, al verse obligadas a suplir con medios propios un servicio público, con el consiguiente trastorno en su vida familiar y laboral.

3.2.2. Artículo 4 de la LDC

(304) El artículo 4 de la LDC señala que las prohibiciones del capítulo I *(«De las conductas prohibidas»)* del Título I *(«De la defensa de la competencia»)* no se aplicarán a las conductas que resulten de la aplicación de una ley.

(305) En el presente caso, no resulta posible la aplicación de esta exención, dado que no existe ley alguna que ampare las conductas objeto de investigación en el presente expediente.

3.2.3. Conclusión

(306) A la vista de lo anterior, en el presente caso, no se verifica la concurrencia de ninguna causa de justificación que lleve a concluir que el boicot realizado —cuya tipicidad ha sido expuesta en el epígrafe inmediatamente anterior— debe excluirse de una reacción jurídico-sancionadora.

Asimismo, las empresas tampoco han aportado justificación alternativa objetiva suficiente —ni económica ni de otra índole— que avale que su comportamiento viene motivado por causas justificadas.

(307) Por consiguiente, el boicot es una conducta típica, contraria al ordenamiento jurídico, que —no concurriendo causa de justificación, ni habiendo resultado de la aplicación de una ley— es antijurídica, y que ha ocasionado una lesión en el bien jurídico protegido: la protección y mantenimiento de la competencia en el mercado objeto de análisis.

3.3. Culpabilidad y responsabilidad

3.3.1. Análisis general

(308) El artículo 61.1 de la LDC establece que serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones tipificadas como infracciones en la LDC.

Asimismo, el artículo 63.1 de la LDC prevé que podrán imponerse sanciones consistentes en multa a agrupaciones de operadores económicos que «*deliberadamente o por negligencia, infrinjan lo dispuesto en la presente ley*». Por lo tanto, las conductas abusivas restrictivas de la competencia serán sancionadas si se llevan a cabo a título de dolo o negligencia.

(309) En relación con el elemento subjetivo de la infracción —la culpabilidad— las autoridades de competencia han acogido la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y Tribunal Supremo que viene afirmando que los principios del Derecho penal son de aplicación, con matizaciones, al Derecho administrativo sancionador.

En el ámbito de la responsabilidad administrativa, por tanto, no basta con que la conducta sea típica y antijurídica, sino que también es necesario que sea culpable. La culpabilidad deviene un elemento insoslayable que exige que la conducta realizada sea imputable a los expedientados, bien a título de dolo, bien a título de imprudencia; es decir, el sujeto puede haber actuado deliberadamente o —por haber obviado la diligencia que le resultaba exigible— puede haber actuado sin ser consciente de que su actuación puede originar u origina una agresión a la libre competencia[63].

Es constante la jurisprudencia que entiende que[64]:

> *La conducta debe ser reprochable, al menos, a título de negligencia, lo que excluye que necesariamente deba concurrir como elemento subjetivo de lo injusto el dolo (en cualquiera de sus grados); sino que basta con que se presencie la falta de una debida y básica diligencia.*

En ausencia de la debida diligencia, la responsabilidad de la infracción existe tanto en el caso de que exista una acción con intención demostrada de infringir una norma como cuando, por omisión, no se observa el grado de diligencia necesario.

(310) En el supuesto analizado, se ha constatado que las empresas infractoras, conscientemente y con pleno conocimiento de la ilicitud de su conducta (*elemento intelectual*), rehusaron, deliberadamente (*elemento volitivo*), presentarse a las licitaciones del Departamento de Educación del Gobierno Vasco o presentaron ofertas incompletas que, en el plazo otorgado, no

[63] STSJPV 761/2011, de 14 de noviembre [ECLI:ES:TSJPV:2011:3435]; STSJPV 73/2012, de 6 de febrero [ECLI:ES:TSJPV:2012:3998].

[64] Por todas, Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 20 de diciembre de 2023, SND/DC/065/23, *Mooring & Port Services / Cemesa Amarres Barcelona*, apartado 70.

subsanaron, asumiendo que un elevado porcentaje de itinerarios iban a quedar sin servicio. Del mismo modo consciente y deliberado, se negaron a prestar el servicio en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023 por medio de adjudicación directa, así como a prestarlo tras la Orden de Ejecución Forzosa. Por último, con ese mismo grado de conciencia y deliberación, demoraron el inicio de la prestación del servicio en la mayoría de los itinerarios hasta el 18 de septiembre de 2023 —esto es, una vez incoado el presente expediente sancionador—, momento en que ya habían conseguido que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco modificase las condiciones de los procedimientos de contratación.

(311) A este respecto, debe incidirse en que las empresas eran conocedoras y plenamente conscientes de la presión/coacción que estaban ejerciendo sobre el Departamento de Educación del Gobierno Vasco —responsable de asegurar la prestación del servicio de transporte escolar—, ante la inminencia del inicio del curso escolar, y de las consecuencias y repercusión mediática que tendría la no prestación del servicio de transporte al inicio del curso. Prueba de ello son, entre otras, las noticias publicadas en diversos medios de comunicación en las que, incluso, realizaban advertencias al respecto.

(312) Además, el 6 de septiembre de 2023 la Dirección de Investigación incoó los tres expedientes sancionadores iniciales que fueron notificados a las partes. Las empresas relacionadas en el epígrafe *V.3.1.1.3 Conclusiones* persistieron en la conducta, pese a haber sido advertidas de su posible ilicitud. Misma conclusión cabe extraer respecto a la persistencia de su actitud de no prestar el servicio mediante el incumplimiento consciente y deliberado de la Orden de Ejecución Forzosa.

Por tanto, es indudable que las empresas, de modo consciente y deliberado, se negaron, coordinadamente, a prestar el servicio, con el objetivo claro de forzar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a modificar los requisitos y condiciones que regían los procedimientos de contratación pública para la prestación del servicio de transporte escolar en la CAE.

(313) Se considera culpables de infracción del artículo 1.1 de la LDC por los hechos referidos a las siguientes empresas:

Empresa	C02/028/2022 Álava	C02/027/2022 Bizkaia	C02/003/2023 Gipuzkoa
ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)	X	X	
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)		X	
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)	X		
AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)	X	X	X
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)		X	
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)		X	
AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)		X	
AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)		X	
AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)		X	

AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)	X		
AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L. (B20439196)	X	X	
AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)		X	
AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)		X	
AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)	X	X	
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)		X	
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)		X	
EIBAR BUS, S.L. (B95710539)		X	
EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)		X	
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)		X	
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)		X	
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)		X	
GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)		X	
GOKO TOUR, S.L. (B95147401)		X	
GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)	X		
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)	X	X	
J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)		X	
JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)		X	
PORTI-BUS, S.L. (B48192611)		X	
RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)		X	
SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)		X	
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)	X	X	
SOLETO BUS, S.L. (B48954945)		X	

3.3.2. Absorción empresarial

(314) El 7 de junio de 2024 la Junta General de Socios de AUTOBUSES CUADRA (Sociedad Absorbente) y la Junta General de Socios de AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS (Sociedad Absorbida), acordaron por unanimidad aprobar la fusión de la Sociedad Absorbida, de conformidad con el proyecto común de fusión redactado y firmado por los administradores de ambas sociedades con fecha 30 de mayo de 2024[65].

(315) Si la entidad legal infractora desaparece con posterioridad a la ejecución de la conducta ilícita y no existe en el momento en el que se dilucida la existencia de la infracción y la responsabilidad derivada, deben identificarse, en primer lugar, los elementos materiales y humanos que participaron en la comisión de la infracción para, seguidamente, identificar a la persona que ha pasado a ser responsable de la explotación de dicho conjunto. Se busca impedir que la empresa pueda evitar responder de la infracción a consecuencia de la desaparición de la persona responsable de su explotación en el momento en que se cometió la infracción[66].

[65] BORME n.º 128, de 4 de julio de 2024, BORME-C-2024-4122.

[66] Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 9 de septiembre de 2020, SANAV/02/19 - *Transporte escolar de viajeros Navarra*.

(316) El Tribunal Supremo, al respecto, ha establecido que, a la hora de depurar las responsabilidades de carácter económico en la sucesión de empresas, el criterio que debe prevalecer es el de la permanencia de una entidad económica y empresarial, esto es, la identidad sustancial entre las empresas sucesivas. El mero hecho de que se haya producido la adquisición de la empresa por otra será indiferente[67].

Precisamente, es jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que, por lo que respecta a la transmisión de la responsabilidad administrativa, no ha de excluirse que la empresa sucesora responda por las infracciones cometidas por la empresa anterior. Así, el principio de personalidad en materia sancionadora sufre modulaciones en su aplicación a las personas jurídicas[68]:

> *(…) en el caso de las personas jurídicas el haber social responde de las sanciones y éstas forman parte del pasivo transmitido sin que ello pueda entenderse contrario al principio de responsabilidad personal que se asienta sobre una concepción de la culpabilidad no trasladable a las personas jurídicas, ya que en éstas se produce una modulación del principio derivado de la distinción conceptual entre autoría y responsabilidad, obligadas por exigencias de su propia naturaleza a actuar por medio de personas físicas.*

En consecuencia, admitida la responsabilidad de una determinada persona jurídica en el ámbito administrativo sancionador, nada impide transmitir esa responsabilidad a quienes perciben su patrimonio, en proporción al mismo, y con independencia de su participación en el ilícito[69].

(317) La racionalidad que se encuentra en la base del reconocimiento jurisprudencial de la sucesión de la responsabilidad descansa en la consideración de que la empresa sucesora —o continuadora funcional y económica de la original infractora— debe afrontar las consecuencias de tal responsabilidad, del mismo modo que ha podido verse beneficiada de las consecuencias positivas del comportamiento ilícito para la infractora (ganancias y aumento de valor de la empresa como consecuencia de su práctica ilícita).

Al respecto, el Tribunal Supremo ha recordado que «*las sanciones pecuniarias forman parte del pasivo transmitido, sin que ello pueda considerarse contrario al principio de responsabilidad personal que se asienta sobre una concepción de la culpabilidad no trasladable a las personas jurídicas*»[70].

(318) Debe concluirse, por tanto, que la responsabilidad de ambas empresas debe subsistir, siendo la empresa absorbente la que responderá por las conductas típicas, antijurídicas y culpables de ambas empresas.

---

[67] STS de 16 de diciembre de 2015 [ECLI:ES:TS:2015:5531].

[68] STS 333/2019, de 13 de marzo [ECLI:ES:TS:2019:815].

[69] Resolución del CVC de 30 de julio de 2024, LEA/AVC 592-SAN-2022 - *Tanatorio Villabona*.

[70] STS 516/2023, de 25 de abril [ECLI:ES:TS:2023:1884].

(319) Como consecuencia de la integración formal de ambas empresas, AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS no cuenta con facturación y, por tanto, con ingresos, ya que han sido asumidos por AUTOBUSES CUADRA.

(320) De acuerdo con lo expuesto, se toma como volumen de negocios total mundial el de AUTOBUSES CUADRA (en el que se incluye el volumen de negocios de AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS), que, además, es responsable de su propia conducta típica, antijurídica y culpable.

3.3.3. Individualización de responsabilidades

(321) **ALEGRÍA HERMANOS, S.A.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(322) **ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(323) **AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(324) **AUTOBUSES CUADRA, S.A.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

Asimismo, de conformidad con las consideraciones realizadas en el epígrafe *V.3.3.2*, también es responsable, en tanto que empresa absorbente, por la participación de **AUTOCARES HIJOS DE M RAMOS, S.L.** en la acción de boicot.

(325) **AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(326) **AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(327) **AUTOBUSES JUANTXU, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(328) **AUTOCARES ALBA S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(329) **AUTOCARES DE ZALLA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(330) **AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(331) **AUTOCARES MALLABIA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(332) **AUTOCARES OLEA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(333) **AUTOCARES SOBRÓN, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(334) **AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(335) **BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(336) **EIBAR BUS, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(337) **EREAGA BIDAIAK, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(338) **EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(339) **EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(340) **EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(341) **GERNIKA BIDAIAK, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(342) **GOKO TOUR, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(343) **GRAN TURISMO ARABA, S.A.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(344) **HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(345) **J.M. VIGIOLA, S.A.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(346) **JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(347) **PORTI-BUS, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(348) **RAFA BUSAK, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(349) **SAN MILLÁN BUS, S.A.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(350) **SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

(351) **SOLETO BUS, S.L.** es responsable por su participación en la acción de boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar para el curso escolar 2023-2024 convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que existan explicaciones alternativas a la existencia de una práctica prohibida.

4. Otras alegaciones

4.1. Cuestiones procedimentales

4.1.1. Denegación de ampliación de plazo

(352) Varias empresas han alegado que la denegación de la solicitud de ampliación del plazo para formular alegaciones a la PR les ha provocado indefensión.

(353) Al respecto, la regulación de la ampliación de plazos de los procedimientos administrativos viene recogida, con carácter general, en el artículo 32.1 de la LPAC, de aplicación supletoria a los procedimientos administrativos en materia de defensa de la competencia (artículo 45 de la LDC). El citado precepto otorga a la Administración la facultad de conceder una ampliación de los plazos establecidos —pero no le obliga a ello—. En concreto, el precepto señala que:

> *La Administración, salvo precepto en contrario, **podrá** conceder de oficio o a petición de los interesados, una ampliación de los plazos establecidos, que no exceda de la mitad de los mismos, si las circunstancias lo aconsejan y con ello no se perjudican derechos de tercero.*

(354) La redacción de la disposición —que configura la concesión de la ampliación como una potestad discrecional de la Administración, siempre que concurran dos circunstancias acumulativas: que las circunstancias lo aconsejen y que con ello no se perjudiquen derechos de tercero— evidencia

que la concesión de la ampliación debe ser interpretada y aplicada por la Administración con carácter restrictivo[71]. De su conexión con otras previsiones relativas al procedimiento cabe extraer una serie de notas definidoras del régimen jurídico al que debe someterse la Administración a la hora de acordar una ampliación de plazo:

(i) Se trata una facultad estrictamente discrecional de la Administración actuante, que, en atención a la literalidad del precepto, «*podrá*» conceder la ampliación —no «*deberá*»—. A diferencia de lo que ocurre con las actuaciones de carácter reglado, la Administración no está obligada a conceder automáticamente la ampliación de plazo que se solicite, sino que tiene un margen de apreciación que está necesariamente condicionado por la excepcionalidad de dicho trámite.

(ii) La ampliación del plazo previsto legalmente no es un derecho de los interesados que LEA/AVC esté obligada a acordar por la mera solicitud. Por el contrario, lo que constituye una obligación para todo el que interviene en un procedimiento administrativo es el cumplimiento de los plazos establecidos para cada trámite, tal y como resulta de lo dispuesto por el artículo 47 de la LPAC:

> *Los términos y plazos establecidos en esta u otras Leyes obligan a las autoridades y personal al servicio de las Administraciones Públicas competentes para la tramitación de los asuntos, así como a los interesados en los mismos.*

Así, en caso de que el órgano administrativo competente optara por conceder una ampliación de plazo, deberá motivar su decisión con base en que «*las circunstancias lo aconsejan*» y, en todo caso «*con ello no se perjudican derechos de tercero*» (artículo 32.1. de la LPAC).

(iii) La concesión de la ampliación tiene carácter excepcional. Indudablemente, la excepcionalidad de las circunstancias que aconsejan la ampliación queda sometida a la apreciación del órgano que tramita el procedimiento.

(iv) La denegación de una ampliación de plazo no puede suponer un vicio del procedimiento en que se solicite, puesto que, para el ejercicio del derecho a presentar alegaciones, la ley ya establece un plazo concreto, que es el que, con carácter general, se considera pertinente para que el interesado pueda manifestar lo que a sus intereses convenga. Precisamente, en coherencia con lo anterior, el artículo 32.3 LPAC preceptúa que:

> *Los acuerdos sobre ampliación de plazos o su denegación no serán susceptibles de recursos.*

(355) En el presente caso, los plazos para presentar alegaciones a la PR vienen establecidos en el artículo 50.4 de la LDC, que concede a los interesados un mes para alegar lo que a su derecho

[71] Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 11 de mayo de 2021, S/DC/0627/18 – *Consultoras*; de 4 de septiembre de 2014, R/AJ/0306/14 - *Rocal Automoción;* Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de julio de 2012, R/0027/09 - *Transitarios 4*; de 29 de febrero de 2012, R/0097/12 - *ESSELTE*; de 12 de julio de 2012, R/0104/12 - *Torres ESPIC*.

convenga. Por tanto, salvo justificación objetiva suficiente, este plazo debe ser considerado pertinente para que el interesado pueda realizar las manifestaciones que considere oportunas.

Ausente toda circunstancia objetiva que pueda servir de justificación para conceder una medida que, como veíamos, además de discrecional, tiene carácter excepcional, la pretensión ampliatoria debe decaer.

(356) Tampoco se aprecia la indefensión pretendida por las citadas empresas, en la medida en que han podido ejercer sus derechos de defensa en esta fase procedimental al haber presentado las alegaciones a la PR con total normalidad.

(357) Por todo ello, debe desestimarse la alegación de indefensión por la falta de ampliación de plazo, dado que tal circunstancia no ha causado la vulneración del derecho de defensa.

4.1.2. Acumulación de expedientes

(358) Una empresa ha alegado indefensión por haberse acumulado en un expediente sancionador los tres expedientes incoados, porque, en su opinión, no tiene sentido que una única empresa sea la única responsable de un boicot al Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

(359) A tal respecto, el artículo 29 del RDC establece lo siguiente:

> *La Dirección de Investigación, por propia iniciativa o a instancia de los interesados, podrá disponer la acumulación de expedientes cuando entre ellos exista una conexión directa (…).*

(360) En la Resolución de acumulación se expresó que la *conexión directa* se apreciaba en la existencia de una posible actuación coordinada por parte las empresas de transporte escolar para no presentarse a los procedimientos de contratación pública convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el año escolar 2023-2024. Además, las asociaciones de transporte incoadas eran las mismas en los tres expedientes y algunas de las empresas incoadas se repetían en dos o, incluso, en los tres expedientes.

(361) La acumulación es un acto de trámite que tiene como objetivo facilitar la agilización procedimental y la coherencia en la toma de decisiones. En efecto, tramitar conjuntamente varios expedientes conectados permite a las autoridades de competencia tener una visión global y unificada de los hechos, evitando resoluciones contradictorias y reduciendo la duplicidad de actuaciones administrativas.

Asimismo, tiene ventajas para los expedientados, porque permite la defensa coordinada frente a imputaciones conexas, la reducción de cargas de comparecencia y tramitación y la posibilidad de aportar prueba conjunta relevante para todos los procedimientos acumulados.

(362) En el presente caso, los tres expedientes hacían referencia a procedimientos de contratación del transporte escolar público cuyos pliegos de contratación eran sustancialmente idénticos, las

reuniones del Departamento de Educación del Gobierno Vasco con empresas y asociaciones de empresas trataron conjuntamente la prestación del servicio de transporte escolar (sin diferenciar cada procedimiento de contratación), la Orden de Ejecución forzosa fue única para los tres territorios y, lo más relevante, muchas empresas habían venido prestando el servicio en más de un territorio histórico.

(363) Por otro lado, la instrucción del expediente ha detallado la participación concreta de cada empresa en los itinerarios de uno, dos o los tres territorios, por lo que el haberse acumulado o no el expediente no altera su situación jurídica, pues únicamente se tiene en cuenta la conducta efectivamente realizada, siendo, además, más beneficioso para los expedientados la declaración de existencia de una única infracción por la realización de una acción de boicot a dos o a las tres licitaciones —con la consiguiente imposición de una única sanción—, que la declaración de existencia de dos o tres infracciones, una por licitación—con la consiguiente imposición de dos o tres sanciones—.

(364) En consecuencia, procede desestimar esta alegación.

4.1.3. Desviación del objeto del procedimiento

(365) Varias empresas alegan que existe desviación del objeto del procedimiento, porque la vigencia de la Orden de Ejecución Forzosa comenzó el 7 de septiembre de 2023, con lo que no pude comenzar a incumplirse —a boicotearse— hasta después de la incoación de los procedimientos administrativos sancionadores.

(366) El 6 de septiembre de 2023 el Director de Investigación de LEA/AVC acordó incoar tres procedimientos sancionadores —acumulados posteriormente por «*un posible acuerdo entre las empresas de transporte escolar para no presentarse a la licitación convocada por el Departamento de Educación para el año escolar 2023-2024*»—.

(367) Contrariamente a lo que señala la alegante —que sostiene que la vigencia (*sic*) de la Orden de Ejecución Forzosa comenzó el 7 de septiembre de 2023— la Orden de Ejecución Forzosa surtió efectos con anterioridad a la Resolución de incoación: la Resolución de incoación fue de 6 de septiembre de 2023 y la Orden de Ejecución Forzosa fue ejecutiva y surtió efectos en el mismo día de su publicación en el BOPV[72], esto es, el día 5 de septiembre de 2023 —un día antes al de la incoación y con la antelación suficiente como para que las empresas pudieran organizar la prestación del servicio, que iba a comenzar el 7 de septiembre de 2023—.

(368) Ya en la PR las personas instructoras consideraron el comportamiento de las empresas respecto de la Orden de Ejecución Forzosa como un medio para enervar la presunción de responsabilidad de aquellas empresas que sí se avinieron a cumplir la prestación del servicio. En sentido contrario, en el caso de aquellas empresas que persistieron en su actuación de incumplimiento

[72] De conformidad con lo previsto en la Disposición Final segunda de la propia Orden.

—incluso tras la Orden de Ejecución Forzosa—, se presumió su acción coordinada de boicot para obligar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco a modificar las condiciones de los procedimientos de contratación pública.

(369) En consecuencia, como se ha explicado en el epígrafe *V.3.1.1.2*, no se encuentran en la misma situación aquellas empresas que, con motivo de la Orden de Ejecución Forzosa —que, recordemos, ya era ejecutiva antes de la adopción de las Resoluciones de incoación—, prestaron el servicio, y aquellas empresas que persistieron, coordinadamente, en su negativa a prestar el servicio hasta el día 18 de septiembre de 2023 —cuando, tras la reunión en el Parador de Argómaniz, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco aceptó modificar los pliegos en unos términos coincidentes con las reivindicaciones de las empresas, que eran beneficiosos para ellas; y las empresas se comprometieron a presentar ofertas—.

Las segundas —esto es, las empresas que ejecutaron la acción de boicot— comenzaron a prestar el servicio el día 18 de septiembre de 2023 y lo hicieron en las condiciones del curso 2022-2023. El Departamento de Educación del Gobierno Vasco ya les había ofrecido esas condiciones (en los meses de verano) para garantizar el comienzo del curso escolar con servicio de transporte escolar. Sin embargo, las empresas las rechazaron y, hasta la reunión del 15 de septiembre de 2023, en Argómaniz, mantuvieron su actitud coordinada de no prestar el servicio.

Ninguna de esas empresas consideradas culpables de la conducta anticompetitiva ha tratado de desvirtuar la conclusión alcanzada por las personas instructoras mediante la demostración de que sí prestaron el servicio antes del día 18 de septiembre de 2023 o de que existían imponderables que, casualmente, les llevaron a no estar en disposición de prestar el servicio hasta el 18 de septiembre de 2023 —fecha en que su comportamiento coordinado ya había conducido a que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco aceptase sus condiciones—
.

4.1.4. Fraude procesal

(370) Una empresa ha alegado fraude *procesal* (sic) al haberse suspendido el plazo para resolución de este procedimiento sancionador con motivo de la petición de información al Departamento de Educación del Gobierno Vasco realizada en período probatorio. A su juicio, esa suspensión, otorgada por haberse efectuado una petición al Departamento de Educación del Gobierno Vasco, que no solo es el órgano *denunciante* (sic) del que trae causa este procedimiento, sino parte de la misma Administración a la que pertenece la LEA/AVC, es un fraude.

(371) A tal respecto procede manifestar que las personas instructoras del expediente dictaron el 9 de octubre de 2024 una Providencia de estimación y desestimación de la práctica de pruebas y de suspensión del cómputo de plazos. En la misma, se motivó la decisión de suspender el cómputo del plazo máximo para resolver con sustento en lo establecido en la LDC y en su Reglamento de desarrollo, el RDC.

Así, el artículo 37 de la LDC establece lo siguiente:

> *1. El transcurso de los plazos máximos previstos para resolver un procedimiento se podrá suspender, mediante resolución motivada, en los siguientes casos: (...)*
>
> *b) Cuando deba solicitarse a terceros o a otros órganos de las Administraciones Públicas la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios*
>
> *5. Contra el acuerdo que resuelva sobre la suspensión o sobre la ampliación de plazos, que deberá ser notificado a los interesados, no cabrá recurso alguno en vía administrativa.*

Por tanto, el apartado 1 del citado artículo 37 instaura la potestad de las personas instructoras del expediente de acordar o no la suspensión del plazo máximo para resolver el procedimiento en caso de, entre otros, solicitarse a terceros o a otros órganos de las Administraciones Públicas la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios.

(372) Por su parte el artículo 12 del RDC, establece lo siguiente:

> *1. En caso de suspensión del plazo máximo, el órgano competente de la Comisión Nacional de la Competencia deberá adoptar un acuerdo en el que se señale la causa de la suspensión, de acuerdo con lo previsto en el artículo 37 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, entendiéndose suspendido el cómputo del plazo:*
>
> *a) En los supuestos previstos en el artículo 37.1.a) y b) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, durante el plazo concedido; (...)*

En el presente caso, las personas instructoras del expediente, en uso de sus facultades de instrucción, consideraron necesario suspender el plazo máximo para resolver el procedimiento hasta que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco y el OARC aportasen la información que se solicitó en ese periodo probatorio.

(373) Por tanto, este CVC considera que no cabe, en modo alguno, calificar como fraude la adopción de una medida procedimental expresamente prevista en la Ley.

(374) Este CVC considera que la Dirección de Investigación ha realizado una correcta instrucción de un expediente sancionador tan prolijo, con un muy elevado número de expedientados, habiendo conducido su labor conforme a los más exigentes estándares de diligencia debida, máxime cuando la correcta evaluación de lo acontecido —así como del contexto en el que se produjeron las conductas— le ha exigido recabar una gran cantidad de información.

Del mismo modo, las empresas han tenido ocasión a lo largo del procedimiento de explicar los motivos de su comportamiento y de presentar sus alegaciones, tanto de forma voluntaria en cualquier momento del procedimiento como en el plazo concedido tras la notificación del PCH y de la PR. Todas las alegaciones han sido valoradas y tenidas en cuenta tanto en la fase de instrucción como en la fase de resolución. Muestra de ello es que todas las asociaciones y varias de las empresas incoadas han demostrado la existencia de circunstancias que han conducido a no considerar acreditado que hayan participado en el boicot.

(375) En cuanto a la pertenencia a la misma administración que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, procede indicar que LEA/AVC es un organismo autónomo adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de política económica y defensa de la competencia, en la actualidad, el Departamento de Hacienda y Finanzas. LEA/AVC desarrolla su actividad con plena autonomía orgánica y funcional, ejerciendo sus funciones con objetividad, sometimiento al ordenamiento jurídico y, por lo que respecta a la alegación efectuada, «*con plena independencia de las administraciones públicas y de los agentes económicos*» (artículo 1 de la Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia).

Se trata, por tanto, de administración independiente en el sentido recogido en el artículo 10 de la Ley 3/2022, de 12 de mayo, del Sector Público Vasco, ya que reúne las notas características legalmente exigidas. Son administración independiente aquellas entidades que, aunque se encuentran integradas en el sector público de la Comunidad Autónoma, tienen atribuidas funciones en cuyo ejercicio se requiere **independencia o una especial autonomía** respecto de la Administración general e institucional de la Comunidad Autónoma de Euskadi o, en su caso, de las entidades integradas.

El propio texto legal exige que las entidades sean constituidas bajo las figuras de organismos autónomos, entes públicos de derecho privado o consorcios. De ahí que LEA/AVC se trate formalmente de un organismo autónomo, sin que, por el mero hecho de presentar esa forma de personificación, pueda concluirse que su independencia queda comprometida.

4.1.5. Informe del artículo 150 de la LCSP

(376) Varias empresas alegan que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco no dio cumplimiento a la obligación del artículo 150.1 de la LCSP de trasladar a la autoridad de competencia el escrito motivado de identificación de indicios colusorios acompañado del expediente de contratación, incluida la totalidad de las ofertas presentadas por todos los licitadores. Asimismo, critican que LEA/AVC incoara directamente —sin ninguna investigación— el procedimiento sancionador, sin evacuar en plazo el informe que le obliga el propio artículo 150.1 de la LCSP.

(377) A tal respecto, procede manifestar que el artículo 150.1 de la LCSP establece lo siguiente:

> *(…) En los contratos sujetos a regulación armonizada que celebren cualquiera de las entidades sujetas a la presente ley, si se apreciasen indicios fundados de conductas colusorias **en el procedimiento de contratación en tramitación**, en el sentido definido en el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, el órgano de contratación, de oficio o a instancia de la mesa de contratación, los trasladará con carácter previo a la adjudicación del contrato a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o, en su caso, a la autoridad de competencia autonómica correspondiente con el fin de que, en el plazo de 20 días hábiles, emita un informe sobre el carácter fundado o no de tales indicios.*
>
> *El traslado a que alude el párrafo anterior deberá incluir una explicación detallada sobre los indicios detectados y sobre las razones para considerar su carácter presuntamente colusorio e irá*

acompañado del expediente de contratación, incluida la totalidad de las ofertas presentadas por todos los licitadores, sin perjuicio del deber de confidencialidad previsto en el art. 133 LCSP. La autoridad de defensa de la competencia podrá solicitar documentación adicional al órgano de contratación siempre que guarde relación con los indicios mencionados en la remisión. En este supuesto, deberá ponerse la documentación requerida a disposición de la autoridad de competencia en un plazo máximo de 3 días hábiles.

La remisión de esta documentación a la autoridad de defensa de la competencia correspondiente supondrá la inmediata suspensión de la licitación, la cual no será notificada a los licitadores ni tampoco será objeto de publicación. El órgano de contratación deberá mantener en todo momento la debida confidencialidad de estas actuaciones. (…)

(378) Por su parte, el artículo 132.3 de la LCSP establece:

Los órganos de contratación velarán en todo el procedimiento de adjudicación por la salvaguarda de la libre competencia. Así, tanto ellos como la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado o, en su caso, los órganos consultivos o equivalentes en materia de contratación pública de las Comunidades Autónomas, y los órganos competentes para resolver el recurso especial a que se refiere el artículo 44 de esta Ley, notificarán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o, en su caso, a las autoridades autonómicas de competencia, cualesquiera hechos de los que tengan conocimiento en el ejercicio de sus funciones que puedan constituir infracción a la legislación de defensa de la competencia. En particular, comunicarán cualquier indicio de acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela entre los licitadores, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en el proceso de contratación

(379) La comunicación del Departamento de Educación del Gobierno Vasco de 17 de julio de 2023 hizo referencia a la escasa presentación de ofertas a la licitación C02/028/2022 Álava, así como a la histórica litigiosidad existente en los procedimientos de contratación del Departamento.

Ninguna de dichas circunstancias hacía referencia *stricto sensu* al procedimiento de contratación de la citada licitación. Es decir, no se alegaron motivos fundados de colusión dentro del procedimiento —similitud de ofertas, presentación de ofertas de cobertura, pluralidad de ofertas del mismo grupo empresarial, subcontrataciones cruzadas, etc.—.

(380) Efectivamente, tanto el artículo 150 como el 132 de la LCSP establecen la obligación de los órganos de contratación de remitir o informar a las autoridades de competencia sobre conductas sospechosas de incurrir en prácticas contrarias a la libre competencia realizadas por operadores económicos que se presentan a sus licitaciones.

La participación de las autoridades de competencia en el procedimiento regulado en el artículo 150 de la LCSP tiene como finalidad que estas autoridades asesoren a los órganos de contratación en la decisión que deben tomar respecto a la existencia de indicios fundados de colusión, en una licitación concreta, que motive la exclusión de los licitadores sospechosos de incurrir en la infracción. Dicha decisión compete al órgano de contratación, quien, con base en las circunstancias concurrentes —carácter fundado o no de los indicios detectados, que deben

haber sido detectados en el concreto procedimiento de contratación—, valorará la procedencia de instrumentar el procedimiento previsto en el artículo 150.1 de la LCSP o, alternativamente, dar traslado a la autoridad de competencia a través del cauce establecido en el artículo 132 de la LCSP.

Además, el propio procedimiento establece las consecuencias de la falta de emisión de informe por parte de las autoridades: «*En caso de no recibir el informe de la autoridad de competencia en el plazo de 20 días hábiles, el órgano de contratación podrá acordar continuar con la tramitación del procedimiento o iniciar el procedimiento contradictorio establecido en este apartado».* Dicha decisión compete al órgano de contratación.

(381) Por otra parte, tal y como ya indicaron las personas instructoras en respuesta a las alegaciones efectuadas al PCH, las competencias de LEA/AVC, así como el procedimiento sancionador en materia de competencia, se encuentran reguladas en la LDC, el RDC y en la Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia.

Así, el artículo 49 de la LDC señala que los expedientes se inician de oficio. Por tanto, es competencia de la Dirección de Investigación incoar expediente sancionador cuando observe indicios racionales de la existencia de conductas prohibidas. Para adoptar dicha decisión podrá tener en cuenta diferentes factores, informaciones o documentos (denuncias, informaciones proporcionadas por terceros, etc.) e, incluso, podrá realizar actuaciones previas de comprobación o investigación, pero en ningún caso es preceptivo para la incoación de un expediente sancionador la emisión previa del informe establecido en el artículo 150 de la LCSP.

(382) Por otro lado, ni la LDC ni su desarrollo reglamentario (RDC) exigen, como afirman los alegantes, la realización de investigaciones previas a la incoación de un expediente sancionador. Así, el artículo 49.2 de la LDC establece que:

> *Ante la noticia de la posible existencia de una infracción, la Dirección de Competencia* ***podrá*** *realizar una información reservada, incluso con investigación domiciliaria de las empresas implicadas, con el fin de determinar con carácter preliminar si concurren las circunstancias que justifiquen la incoación del expediente sancionador.*

Es decir, se otorga a la Dirección de Investigación la facultad de optar («*podrá*») por realizar dicha información reservada o incoar directamente un expediente sancionador, en el caso de que considere, como ha ocurrido en el presente caso, que concurren suficientes indicios de la existencia de un ilícito de competencia.

(383) En consecuencia, procede desestimar la presente alegación.

4.1.6. Actuación complementaria

(384) Varias empresas combaten la actuación complementaria ordenada por el CVC y alegan que, en lugar de dar respuesta a las alegaciones que efectuaron a la PR, el CVC ha ordenado esa

actuación complementaria. Con su actuación, aducen, el CVC ha vulnerado el derecho de defensa y la tutela judicial efectiva, así como su presunción de inocencia.

En esa línea, consideran que la potestad para realizar actuaciones complementarias debe reservarse para situaciones excepcionales en las que, finalizada la fase de instrucción surjan dudas o cuestiones fácticas concretas que impidan al órgano decisor formar un criterio fundado sobre la existencia de la infracción. Así, una actuación complementaria cuyo objeto es requerir información sobre el volumen de negocios de 2025 es impertinente para determinar si existió o no un acuerdo colusorio. En consecuencia, la práctica de diligencias que no buscan esclarecer los hechos imputados, sino preparar la fase de ejecución de una hipotética sanción, supone una reapertura encubierta de la instrucción y una alteración indebida del orden procedimental. Concluyen que solicitar esa información antes de haber concluido sobre la responsabilidad de las empresas prejuzga el resultado del procedimiento y vulnera la presunción de inocencia.

Adicionalmente, consideran que, donde en el certificado del acuerdo del CVC indica que lo que se ordena es solicitar «*la documentación acreditativa del volumen total mundial de ingresos en el ejercicio 2025*», lo que se va a exigir es un documento inexistente —las cuentas anuales aprobadas—.

(385) Al respecto, lejos de vulnerar derechos constitucionalmente reconocidos, se ha dado debido cumplimiento a las exigencias normativas.

En la fase de resolución el CVC únicamente tiene a su disposición dos instrumentos: el artículo 51.1 de la LDC prevé que el órgano decisorio podrá ordenar (1) la práctica de pruebas distintas de las ya practicadas ante la Dirección de Investigación en la fase de instrucción, así como (2) la realización de actuaciones complementarias con el fin de aclarar cuestiones precisas para la formación de su juicio. Asimismo, el propio texto legal preceptúa que tanto el acuerdo de práctica de pruebas como la realización de actuaciones complementarias deben notificarse a los interesados, concediéndoles un plazo de siete días para formular las alegaciones que tengan por pertinentes.

Distanciándose de la redacción dada para las facultades de la Dirección de Investigación, quien puede practicar «*los actos de instrucción necesarios*», la LDC solo permite al CVC utilizar uno de los dos instrumentos antedichos. El CVC ha decidido optar por la práctica de la actuación complementaria por ser el que mejor se adecúa al objeto pretendido —disponer del volumen de negocios—.

(386) El Tribunal Supremo, sobre la posibilidad de suspender el plazo máximo legalmente previsto para resolver un procedimiento sancionador de la CNMC, ha considerado que la aportación de determinada información económica es necesaria para el cálculo de la multa. A los efectos de la

cuestión que es objeto de controversia resulta relevante la conclusión a la que llega el Tribunal Supremo[73]:

> *En este caso se requirió a las empresas investigadas para que aportaran sus volúmenes de negocios del año inmediatamente anterior al de la imposición de las sanciones. La CNMC* ***necesitaba disponer del volumen de facturación del año inmediatamente anterior a la fecha de la resolución sancionadora*** *para motivar la cuantía de la sanción, dado que el artículo 63.1.c de la Ley 15/2007, de la LDC 15/2007 establece como límite máximo de las sanciones que los órganos competentes pueden imponer a los agentes económicos, empresas y asociaciones "el 10 por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior.*
>
> *Dado que la resolución sancionadora se dictó en el año 2015 necesitaba disponer del volumen de negocios correspondiente al 2014.* ***Se trataba****, por tanto,* ***de una información relevante que resultaba necesaria para la imposición de la sanción****.*
>
> ***Lo determinante de la licitud de los requerimientos*** *y consiguiente suspensión no es la posibilidad de que los elementos probatorios pudieran haberse recabado antes sino* ***que la información solicitada sea necesaria para dictar la resolución de fondo****, y que la Administración no haya provocado esta situación de forma artificial persiguiendo una finalidad defraudatoria, cuestión que debe remitirse a la apreciación de las circunstancias concurrentes en cada caso y deberá resolver en función de su necesidad para dictar la resolución y la motivación de su reclamo. (…)*
>
> *La circunstancia de que tales documentos pudieron reclamarse antes es insuficiente para apreciar que la suspensión perseguía una finalidad ilegítima. A tal efecto, resulta relevante destacar que* ***la Administración ya había solicitado antes*** *y dentro del plazo ordinario de resolución* ***la información relativa al volumen*** *de ventas de las empresas implicadas correspondiente al ejercicio 2013****, en la creencia de que la resolución se dictaría en el 2014****, pero la prolongación de la fase de instrucción hasta el 29 de diciembre de 2014, debido a la progresiva complejidad de la causa y el número de empresas implicadas, conllevó que la resolución sancionadora se dictaría en el 2015, por lo que el volumen de negocios de dichas empresas correspondiente al 2013 ya no era relevante para imponer la sanción y* ***se necesitaba la información correspondiente al ejercicio 2014****. Es cierto que entre el 29 de diciembre de 2014 y el 6 de abril de 2015 se pudo solicitar dicha información, pero ese mero retraso no convierte esta solicitud en fraudulenta.*

Asimismo, la Audiencia Nacional recuerda dicha jurisprudencia cuando dilucida sobre una alegación referida a la suspensión acordada para practicar una actuación complementaria para solicitar el volumen de negocios[74]:

> *Debe recordarse que la sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 2021, rec.7363/2019 reitera la de 6 de julio de 2020 (rec. 3721/2019), en cuanto que la posibilidad de suspender el plazo para resolver el expediente, prevista en el art. 37.1.a) de la LDC ("Cuando deba requerirse a cualquier interesado para la subsanación de deficiencias, la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios [...]"), procede cuando se precise la aportación de documentos y*

[73] STS 929/2020, de 6 de julio [ECLI:ES:TS:2020:2477].

[74] SAN de 6 de noviembre de 2025 [ECLI:ES:AN:2025:4830].

> *otros elementos de juicio que resulten "necesarios" para dictar la resolución oportuna. Lo determinante no es la posibilidad de que los elementos probatorios pudieran haberse recabado antes sino que la información solicitada sea necesaria para dictar la resolución de fondo, y que la Administración no haya provocado esta situación de forma artificial persiguiendo una finalidad defraudatoria, cuestión que debe remitirse a la apreciación de las circunstancias concurrentes en cada caso y deberá resolver en función de su necesidad para dictar la resolución y la motivación de su reclamo.*

En conclusión, se trataba de información necesaria para la formación del juicio para dictar la resolución, la fórmula empleada —ordenar la práctica de actuaciones complementarias— es conforme a la normativa aplicable, tal y como ha sido confirmado por la jurisprudencia[75]. A mayor abundamiento, pese a que incluso se podría haber suspendido el plazo máximo legalmente previsto para resolver el procedimiento, este CVC decidió no acordar su suspensión.

(387) En efecto, el CVC, en su resolución sancionadora, podrá declarar, *ex* artículo 53.1 a) de la LDC, la existencia de conductas prohibidas por la LDC. Y, además, esa resolución podrá contener, *ex* artículo 53.2 d) de la LDC, la imposición de multa. La imposición de la multa que, en su caso, pudiera corresponder, es, por tanto, competencia del CVC, quien podrá declararla en su resolución sancionadora.

El artículo 63 de la LDC, relativo a las sanciones, establece que los órganos competentes —en este caso, el CVC, como se ha dicho— podrán imponer determinadas sanciones en función de la infracción declarada. El elemento que, con respecto a todas las clasificaciones de las sanciones —leve, grave, muy grave—, exige el Legislador es «*el volumen de negocios total mundial de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa*».

(388) Las alegantes combaten la solicitud de una información cuya pertinencia es indubitada, por ser exigida por el Legislador para poder elaborar la resolución que imponga una sanción consistente, en su caso, en multa. Contrariamente a lo que alegan, ningún impacto tiene en las actuaciones de instrucción efectuadas, dado que el CVC ha optado deliberadamente por ordenar una actuación complementaria y no por acordar la práctica de pruebas distintas.

La formación del juicio de este CVC comprende todos los extremos que puedan contenerse en su resolución (artículo 53.2 de la LDC), lo cual incluye aquellos elementos indispensables para fijar la sanción que, de entre las posibles, considere adecuada. La imposición de multas es uno de los elementos que, en aplicación del artículo 53.2 de la LDC, pueden contenerse en la resolución sancionadora y, si el CVC opta por él, debe disponer, por exigirlo el artículo 63.1 de la LDC, del volumen de negocios.

No se trata, por tanto, de revisitar los hechos imputados —si ese hubiera sido el objetivo del CVC, habría tenido que optar por acordar la práctica de pruebas distintas—, sino de aclarar una cuestión precisa para la formación de su juicio, que, por habérsele atribuido la competencia para

[75] La PR fue elevada al CVC el 12 de enero de 2026 y los datos empleados para realizar el cálculo de la multa, como no podía ser de otra manera, dadas las fechas, no eran los correspondientes al ejercicio 2025.

ello, no concluye con la valoración de los hechos probados y su calificación jurídica, sino que comprende también la decisión sobre la imposición de las medidas permitidas por el artículo 53.2 de la LDC. De otro modo, desconocido el volumen de negocios, el órgano resolutor carece de los elementos necesarios para poder apreciar la adecuación de la sanción —en este caso, multa— a los principios de eficiencia, proporcionalidad y disuasión.

(389) Por lo que respecta a la solicitud de documentación inexistente, el CVC, sabedor de que la LDC exige emplear como parámetro para la determinación de la multa el volumen de negocios total mundial del ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa, acordó ordenar a la Dirección de Investigación que solicitase la «*documentación acreditativa*» del referido extremo.

Miméticamente, la Dirección de Investigación optó deliberadamente por demorar la práctica de la actuación complementaria hasta un momento temporal coincidente con aquél en que la normativa sectorial exige que las cuentas anuales ya hayan sido elaboradas y, en consecuencia, formuló la actuación complementaria en unos términos que no eran fortuitos: se requirió a las empresas para que aportasen las cuentas anuales, no así las cuentas anuales *depositadas*.

Esta redacción elegida por la Dirección de Investigación, como se ha apuntado, se debe a que el artículo 253.1 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital establece la obligación de los administradores de formular, en el plazo máximo de tres meses contados a partir del cierre del ejercicio social, las cuentas anuales (entre otros documentos). Por lo tanto, en el momento en que se practicó la actuación complementaria las empresas estaban en disposición de trasladar a la Dirección de Investigación las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2025.

Cuestión distinta es su aprobación o depósito, pero ello no fue el objeto de la solicitud. La Dirección de Investigación interesó las cuentas anuales formuladas y así se lo trasladó a las interesadas.

4.2. Actuación de las empresas

4.2.1. No rentabilidad del PBL

(390) Varias empresas han incidido en que el PBL fijado en los pliegos no era suficiente para garantizar la rentabilidad del servicio.

Como argumento han presentado un informe pericial económico que fue elaborado y presentado por una de las empresas incoadas en el recurso especial interpuesto ante el OARC contra los pliegos del procedimiento de contratación pública de Bizkaia C02/002/2024 (curso 2024-2025, posterior al de la conducta).

(391) En cuanto a la metodología propuesta por dicho informe para el cálculo del PBL, se incluyen nuevos conceptos como los tiempos de vacío, de espera e inactividad, que afectan al tiempo dedicado por cada autobús y conductor a la prestación del servicio. La inclusión de dichos

conceptos arroja unos costes superiores y, en consecuencia, se precisaría de un PBL más elevado. Sin embargo, incorporar esos conceptos supondría eliminar el riesgo y ventura del contrato. Tal y como preceptúa el artículo 191 de la LCSP, «*la ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista*». En resumen, como no podía ser de otra manera, dado que se trata de un informe de parte aportado por un interesado, la incorporación de los conceptos aludidos garantizaría una rentabilidad mínima o una cobertura frente a cualquier evento perjudicial que pudiera derivarse de la ejecución del contrato.

En idénticos términos se manifiesta el OARC, en su Resolución 127/2024, en la que señala:

> *De la nueva metodología de cálculo del PBL propuesta, en la que se pretende que incluso se compensen los tiempos de vacío, espera e inactividad del autocar, se desprende una aspiración a eliminar el riesgo y ventura del contrato (artículo 197 de la LCSP) que el poder adjudicador pretende comprar un servicio, el transporte por carretera de un concreto colectivo de viajeros, con unas determinadas especificaciones de calendario, horarios y frecuencias, y para ello acude al mercado en el que prestan sus servicios, en régimen de competencia, operadores económicos que organizan, dirigen y planifican su actividad en atención a sus recursos y a las condiciones del propio mercado en el que operan y al que acuden todos los demandantes de dichos servicios, por lo que pueden completar los tiempos de inactividad del autocar con otros contratos. En resumen, el recurrente no solo pretende garantizarse una rentabilidad mínima o una cobertura frente a cualquier evento perjudicial que se pudiera derivar del contrato impugnado, lo cual no procede por la aplicación del principio de riesgo y ventura (ver, por ejemplo, las Resoluciones del OARC / KEAO 69/2016 y 64/2017 del OARC / KEAO, confirmadas por las sentencias del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 1/2/2018, n.º 28/2018, ECLI:ES:TSJPV:2018:91 y de 27/9/2018, n.º 284/2018, ECLI:ES:TSJPV:2018:2725, así como la Resolución 112/2019 de este Órgano), sino que pretende que se subvencione parte de su actividad.*

Además, no es —ni debe ser— el objetivo del Departamento de Educación del Gobierno Vasco generar un mayor beneficio a los operadores que participen en el procedimiento de contratación, sino garantizar un uso eficiente de los recursos públicos y, en consecuencia, contratar el servicio de transporte escolar en las mejores condiciones de calidad y precio, como resultado de un proceso de concurrencia competitiva en el que participen los operadores del mercado.

Por lo tanto, no cabe aceptar las alegaciones que, basándose en los datos del informe pericial de parte que ha sido aportado, combaten la rentabilidad de los itinerarios licitados.

(392) Por otro lado, una de las conclusiones del Informe señala que la metodología de tarificación es inexacta, creando desigualdades significativas entre itinerarios, de tal forma que algunos itinerarios más costosos (mayor distancia recorrida) tienen el mismo PBL que otros con un menor coste (menor distancia y tiempo de recorrido).

Esta conclusión, de ser cierta, también supondría, *a sensu contrario,* que algunos itinerarios, los menos costosos, tendrían un precio sobrevalorado. Por tanto, no sería posible encontrarnos ante la falta de rentabilidad de todos los itinerarios de Bizkaia sino solo la de algunos. Ello no

resulta congruente con el hecho de que no se haya adjudicado ni uno solo de los itinerarios que componen el procedimiento de contratación de Bizkaia.

Por lo tanto, en la medida en que una desigualdad habría conducido a que, al menos, los itinerarios en cuyo favor se inclinase ese trato desigual fueran adjudicados —por ser los más lucrativos—, tampoco cabe aceptar las alegaciones relativas a que las razones para no presentarse se debieron a una metodología de tarificación inexacta.

(393) En cuanto a la metodología utilizada por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para el cálculo del PBL, esta se recoge en el ANEXO I.1. de los pliegos de los procedimientos de contratación pública *(folios 5349-5342)*. Allí se determina que, en el caso de los procedimientos de contratación del curso 2023-2024, los costes tenidos en cuenta han sido los publicados por el Observatorio OTEUS en su Informe resumen de costes actualizados a 1 de enero de 2022 (*folios 10855-10868*).

Este CVC coincide con las personas instructoras en que los conceptos utilizados por el Observatorio OTEUS son válidos y el desglose de los costes considerados es suficientemente exhaustivo, con un método de cálculo basado en los kilómetros y la duración del trayecto. Así, se han considerado las siguientes cinco categorías de costes:

— Costes de adquisición del autocar: Gastos de amortización y gastos financieros del chasis, carrozado y equipos auxiliares amortizables.

— Costes de personal: Salario y seguridad social, dietas y plus de actividad del personal de a bordo.

— Seguros y costes fiscales: Seguro obligatorio del autocar, responsabilidad civil, seguro obligatorio de viajeros, defensa y reclamación de daños, seguro de accidentes del conductor, seguro de incendios, otros seguros, visados, ITV, IAE, IVTM, revisión tacógrafo, otros costes fiscales.

— Costes variables: Carburante, neumáticos, mantenimiento y reparaciones, y peajes.

— Costes indirectos: Costes de estructura y costes de comercialización.

Además, los cálculos arrojan resultados diferentes para los siguientes tipos de autocares: autocar de 15 metros (dos ejes traseros), autocar de 12 metros (un eje trasero), autocar de 9 metros y microbús.

(394) En cuanto a la utilización efectiva de la herramienta facilitada por el Observatorio OTEUS, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco ha señalado los criterios que ha tenido en cuenta para calcular el coste de combustible que se utiliza para realizar el cálculo del PBL *(folios 5543-5552).*

Así, pese a que el Observatorio OTEUS tiene una estructura de coste diferente para cada módulo de vehículos, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco únicamente tuvo en cuenta los

costes relativos al módulo 56-65 —el más grande, con unos costes asociados más elevados—, sin considerar el tamaño real de módulo de los vehículos que correspondían a cada itinerario. Y ello a pesar de que, como se refleja en la siguiente tabla, tan solo el 5,1 % de los itinerarios requería un vehículo de dicho tamaño.

Por tanto, el cálculo del PBL se realizó, deliberadamente, sobre un módulo que permitía a las empresas licitadoras presentar, en diversos itinerarios, ofertas por un precio mayor que el coste efectivo soportado por la que resultase adjudicataria. Se buscaba, en definitiva, asegurar la rentabilidad en todos los itinerarios.

	N.º de itinerarios para cada módulo de autobús				
	10-25	23-36	37-55	56-65	TOTAL
Álava	71	37	27	11	146
Bizkaia	64	32	94	7	197
Gipuzkoa	32	21	88	7	148
TOTAL	**167**	**90**	**209**	**25**	**491**
%	**34,0 %**	**18,3 %**	**42,6 %**	**5,1 %**	**100 %**

Por otro lado, en dicha metodología se señalaba que, para la aplicación de la tarifa, se tenía en cuenta que el servicio se contabilizaba en número de recorridos diarios, bien fueran de entrada o de salida, y se traducían en kilómetros, de tal forma que, independientemente de la distancia realmente recorrida en cada itinerario, se consideraba un número de kilómetros fijo.

Por ejemplo, si el número de viajes era 2, se consideraba automáticamente que se recorrían 115 km, independientemente de que la distancia real fuera menor en muchos de los casos. Se recogen en la siguiente tabla las equivalencias en kilómetros:

N.º viajes	**Equivalencia en kilómetros**
1	65
2	115
3	150
4	180
5	195
6	210
7	240
8	265
9	268
10	270

(395) Por todo ello, de un lado, no procede estimar la alegación relativa a que los cálculos realizados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco fueran, a la postre, erróneos como para llevar a que el 100 % de los itinerarios de Bizkaia no fueran rentables; y, de otro lado, tampoco procede acoger las alegaciones que guardan relación con el hecho de que los pliegos de los

procedimientos de contratación pública no preveían la revisión de precios, por cuanto, incluso sin preverla, en la medida en que el plazo de vigencia máxima potencial del contrato era de cuatro años, en ese lapso temporal ha quedado acreditado que la prestación del servicio seguía siendo rentable.

(396) Precisamente, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco ha aportado, como elemento de prueba de la rentabilidad que se podía obtener con la prestación del servicio de transporte escolar con el PBL establecido en los pliegos, un análisis de los costes reales soportados por uno de los operadores que prestaba el servicio.

Se trata de una empresa que realizó tres itinerarios en los que el módulo exigido era 37-55. Como se constata en el análisis realizado, dicha empresa, que realizó 31.860 km anuales, tendría unos costes de 53.818,89 €, según las estimaciones del Observatorio OTEUS. Sin embargo, considerando el PBL máximo establecido en los pliegos para los tres itinerarios, los ingresos que podría obtener podrían ascender hasta 169.552,80 €, lo que supone un margen de beneficio para la empresa de hasta 115.000 €; es decir, del 67 % para los tres itinerarios *(folios 10837 - 10840).*

(397) A juicio de este CVC, ha quedado demostrado que el PBL era suficiente para garantizar la rentabilidad del servicio, sin que esta consideración haya sido desvirtuada por las alegaciones efectuadas por los operadores.

Así, resulta adecuada tanto la metodología como la utilización de una fuente de datos pública oficial contrastada, cuál es la del Observatorio OTEUS; además, la misma conclusión se extrae de los análisis aportados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, que muestran que la metodología empleada era adecuada.

Por otro lado, es un hecho constatado que los operadores prestaron el servicio en muchas ocasiones, incluso por debajo del PBL, y continuaron prestándolo a lo largo de varios cursos. Hay que considerar, además, que tanto en Gipuzkoa como en Álava se adjudicaron itinerarios que fueron licitados con el PBL identificado en los pliegos del procedimiento de contratación, para cuyo cálculo se empleó la misma metodología. Ello sugiere que las condiciones sí eran rentables para dichas empresas.

Por último, en Álava y Bizkaia un 44,6 % y un 60,3 % de los itinerarios, respectivamente, tenían en el curso 2022-2023 un precio superior al PBL del curso 2023-2024, luego los operadores podían haber aceptado la adjudicación directa antes del inicio del curso escolar en unas condiciones mejores que las de los pliegos, cuando les fue propuesto por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco para garantizar el servicio a las familias. Sin embargo, renunciaron a hacerlo hasta el 18 de septiembre, momento en que se acordaron las bases del procedimiento de contratación pública para el curso escolar 2024-2025.

Finalmente, con respecto a las empresas que rehusaron participar en la licitación, en Álava, el 53,6 % de los itinerarios se adjudicó por debajo del PBL; y, en Bizkaia, el 43,4 %.

(398) Nuevamente, resulta incomprensible que, de un total de 194 itinerarios en Bizkaia, ni uno solo fuera aceptado por alguno de los operadores, ni en el proceso de contratación pública ni por adjudicación directa. Del mismo modo, en Álava las únicas empresas que se presentaron a la licitación no estaban radicadas en dicho territorio.

(399) Sobre la alegación relativa a que la situación en Gipuzkoa era distinta, y que el motivo por el que en dicho territorio un gran número de empresas no tuvo inconveniente en aceptar la adjudicación directa fue que los precios de adjudicación directa del curso 2022-2023 eran superiores al PBL del curso 2023-2024, las personas instructoras analizaron los precios de adjudicación directa del curso 2022-2023 respecto al PBL del curso 2023-2024, con el siguiente resultado:

N.º de itinerarios			
Territorio	**PBL2023 > PADJ.2022**	**PBL2023 < PADJ.2022**	**TOTAL**
Álava	55%	45%	100%
Bizkaia	42%	58%	100%
Gipuzkoa	33%	67%	100%

Como se observa en la tabla es cierto que en Gipuzkoa había un mayor número de itinerarios en los que el precio de adjudicación directa del curso anterior era superior al PBL del curso 2023-2024 (67 % frente a 58 % en Bizkaia y 45 % en Álava), pero también es cierto que prácticamente todos los itinerarios se adjudicaron antes de comenzar el curso. Por tanto, las empresas aceptaron también la adjudicación directa de aquellos itinerarios en los que el precio de adjudicación directa del curso 2022-2023 era inferior al PBL del curso 2023-2024 (prácticamente el 33 % de los mismos).

(400) Siguiendo el mismo razonamiento, en Álava el precio de adjudicación directa del curso 2022-2023 era superior al PBL de 2023-2024 en el 45 % de los itinerarios, quedando gran parte de ellos sin adjudicar el día del comienzo del curso, mientras que, en Bizkaia, el precio de adjudicación directa del curso 2022-2023 era superior al PBL de 2023-2024 en el 58 % de los itinerarios y, sin embargo, no se adjudicó ningún itinerario antes del comienzo del curso escolar.

(401) Por tanto, debe desestimarse dicha alegación, ya que, como veremos, la actuación de boicot se colige de una conducta que se inició con la negativa a presentarse a los procedimientos de contratación pública, continuó con la negativa a prestar el servicio por adjudicación directa y se culminó con la negativa a acatar la Orden de Ejecución Forzosa; por ello, no se considera que el precio de adjudicación del curso 2022-2023 de los itinerarios de Gipuzkoa pueda ser una justificación ya que las empresas guipuzcoanas sí aceptaron la prestación del servicio tanto a través del procedimiento de contratación, algunas, como por medio de adjudicación directa, otras.

4.2.2. Modificación de las condiciones de prestación del servicio

(402) Otra de las alegaciones reiterada es que los procedimientos de contratación pública correspondientes al curso 2023-2024 modificaron diversos aspectos de la prestación del servicio, respecto a los establecidos en los expedientes SE/16/07 y C02/014/2018:

(i) se redujo de cinco (5) a uno (1) el número de vehículos de reserva para cada una de las rutas en las que se presentaran ofertas,

(ii) se estableció la necesidad de autorización previa para utilizar el vehículo de reserva,

(iii) el vehículo de reserva no podía ser preferente en otros itinerarios,

(iv) el permiso de conducción de clase D debía tener una antigüedad superior a un (1) año,

(v) el conductor debía poseer un (1) año mínimo de experiencia en servicios de conducción de transporte colectivo y

(vi) cada itinerario tenía asignado un conductor específico y cualquier modificación relativa al mismo debía ser autorizada.

Consideran que el marco operativo de la prestación del servició varió sustancialmente y conllevó que los operadores se encontraran con la imposibilidad de realizar los servicios en las condiciones licitadas. Alegan que, si se ha podido cumplir con el servicio, es porque, ya desde el curso 2021-2022, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco desistió de los procedimientos de contratación y procedió a adjudicar el servicio de forma directa, con lo que las prescripciones contenidas en los pliegos —consideradas, por varios operadores, inviables— quedaron sin efecto.

Además, concluyen que, si las condiciones para los procedimientos de contratación del curso 2024-2025 han sido modificadas, no ha sido debido a un mecanismo de presión por parte de las empresas, sino a una vuelta a lo que se venía prestando antes de los procedimientos de contratación de los que el Departamento de Educación del Gobierno Vasco desistió.

(403) En relación con estas alegaciones relativas a las nuevas condiciones de prestación del servicio, es inopinable que eran más restrictivas que las que venían prestando las empresas por las adjudicaciones directas que se habían realizado desde el curso 2019-2020.

Sin embargo, también se ha constatado que dichas condiciones no fueron un obstáculo para las empresas que presentaron sus ofertas a las licitaciones de Álava y Gipuzkoa: en Álava, un total de 17 lotes adjudicados a 4 empresas (1 de ellas una UTE) y, en Gipuzkoa, un total de 55 lotes adjudicados a 11 empresas (1 de ellas una UTE).

Lo que sí resulta sorprendente es que, en Bizkaia, con un mayor número de lotes y empresas, no se adjudicara ninguno a través del procedimiento de contratación.

(404) Tal y como expusieron las personas instructoras, aunque pudiera aceptarse que, por falta de medios, algunas empresas no estuvieran en disposición de prestar el servicio, esas nuevas condiciones —más restrictivas— no resultaban de aplicación para la prestación del servicio con ocasión de las adjudicaciones directas propuestas por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco en los meses previos al inicio del curso escolar, en el intento de garantizar un servicio que era esencial para las familias. Y, aun así, las empresas consideradas culpables no prestaron el servicio.

Es pacífico que los procedimientos de contratación pública precedentes no configuraban el marco de actuación más favorable para el nuevo procedimiento de contratación del curso 2023-2024. El Departamento de Educación del Gobierno Vasco había realizado procedimientos de contratación pública sucesivos, pero, desde el curso 2019-2020 hasta el curso 2022-2023, el servicio de transporte escolar se había prestado íntegramente por medio de adjudicaciones directas. Sin embargo, ello no justifica el comportamiento de las empresas, que, de forma coordinada, optaron por no prestar el servicio con el objetivo de presionar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco para conseguir modificar las condiciones de los procedimientos posteriores.

En todo caso, este CVC no valora, por carecer de competencia para ello, la adecuación al ordenamiento jurídico de las adjudicaciones directas —en particular, a la normativa sectorial en materia de contratación pública—, cuya legalidad no le consta que hubiera sido combatida ante el órgano administrativo o judicial correspondiente, ni en el curso 2023-2024, ni en los cursos precedentes —en los que el servicio se prestó por medio de dicha figura—. Lo que ha sido objeto de análisis por este CVC ha sido el patrón coordinado de comportamiento de las empresas que, de modo uniforme, se negaron a prestar el servicio que habían venido prestando.

(405) Así, las empresas que no podían prestar el servicio en las nuevas condiciones, pero que deseaban seguir realizando el transporte escolar, aceptaron las condiciones del curso 2022-2023 y prestaron el servicio desde el primer día de curso —el 7 de septiembre de 2023—. Esto fue lo que sucedió en Álava, donde 2 empresas (una de ellas UTE) aceptaron la prestación del servicio; y en Gipuzkoa, donde únicamente quedaron sin cubrir 3 itinerarios. Sin embargo, los 194 itinerarios del procedimiento de contratación de Bizkaia quedaron desiertos.

(406) No se acepta, en consecuencia, esta alegación, dado que no se comparte que fueran unas condiciones imposibles de cumplir —conclusión ésta que no se ha enervado por parte de las empresas que aducen lo contrario— y, además, existía la posibilidad de prestar el servicio sin tener que cumplir esas condiciones: aceptando la adjudicación directa. Dicha posibilidad no fue aceptada por ninguna empresa en los itinerarios de Bizkaia, ni en gran parte de los itinerarios de Álava, en los que se siguió manteniendo la postura de presión conjunta de las empresas.

(407) El boicot suponía, por tanto, impedir el transporte escolar en el curso 2023-2024 para realizar una verdadera presión ante el Departamento de Educación del Gobierno Vasco; dio comienzo

con la negativa a presentarse a las licitaciones para, posteriormente, negarse asimismo a prestar el servicio por adjudicación directa y finalmente no acatar la Orden de Ejecución Forzosa.

4.2.3. Incumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa

(408) Varias empresas alegan que la Orden de Ejecución Forzosa no solamente les imponía un sistema de cuantificación y acreditación de costes tremendamente gravoso, sino que, sobre la base de los precedentes existentes —pandemia de COVID-19—, todo hacía anticipar que dichos costes no iban a ser recuperados en ningún caso en su totalidad. Por tanto, esta circunstancia, unida a la fijación unilateral del margen comercial del 6 % por parte del Departamento, no lleva a que puede afirmarse que la propuesta que pretendía imponer el Gobierno Vasco garantizase una ausencia de riesgo económico.

Además, alegan que la decisión de incumplir la Orden de Ejecución Forzosa fue tomada en ejercicio de su libertad de empresa.

Por último, aducen que, siendo la autorización especial de transporte escolar (DRI) un requisito esencial para ejercer la actividad, no era posible obtenerla en un plazo tan breve —desde que se dictó la Orden de Ejecución Forzosa hasta el inicio del curso escolar—.

(409) En el presente expediente se evalúa si las empresas, con su comportamiento, fueron partícipes en un boicot cuyo objeto era modificar las condiciones de los procedimientos de contratación a unos términos más acordes con sus planteamientos.

La conducta se inició con la actuación compartida por la práctica totalidad de los operadores de no presentarse a las licitaciones. Las reticencias mostradas con relación al sistema de cuantificación y acreditación de los costes habrían devenido estériles de haberse presentado a las licitaciones. Ningún impacto habría tenido ese sistema si la prestación del servicio de transporte escolar se hubiera canalizado a través de los procedimientos de contratación pública convocados. En otras palabras, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco no habría dictado la Orden de Ejecución Forzosa.

(410) Las dificultades aducidas con relación al método de cálculo de los costes y a su acreditación tuvieron lugar en una situación muy concreta —crisis pandémica provocada por el COVID-19—, que no es la que nos ocupa. Prever que la remuneración se calculará sobre la base del coste efectivo supone reconocer que es el coste lo que marcará cuál ha sido la prestación realmente ejecutada: como pago, la prestadora recibirá el coste que la prestación del servicio le haya supuesto (más un 6 %).

(411) El incremento del 6 % establecido en la Orden de Ejecución Forzosa es un porcentaje fijado para, aplicado sobre los costes efectivamente justificados, calcular qué importe correspondía abonar a las prestatarias. Al quedar desiertos los itinerarios, el PBL había dejado de ser una referencia para establecer el precio que debía ser abonado a las prestatarias.

De este modo, no cabe comparar, de un lado, el PBL y, de otro lado, el precio a abonar según la Orden de Ejecución Forzosa. La Orden de Ejecución Forzosa preveía el pago del coste efectivo de la prestación del servicio correspondiente a los itinerarios identificados en la misma, previa justificación de dicho coste por parte de las empresas, incrementado en un 6 % en concepto de beneficio industrial, buscando, por tanto, eliminar el riesgo económico para las empresas.

(412) En consecuencia, no cabe aceptar esta alegación.

(413) Respecto a la alegación relativa a la libertad de empresa, el artículo 38 de la Constitución española reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado y encarga a los poderes públicos garantizar y proteger su ejercicio, pero esa libertad de empresa no autoriza a la comisión de actos ilegales.

(414) En primer lugar, como ya se ha explicado, la Orden de Ejecución Forzosa era ejecutiva y, por tanto, su cumplimiento resultaba obligado.

Si bien las citadas empresas solicitaron su suspensión cautelar, ésta no fue concedida. Así, el 7 de septiembre de 2023, el Consejero de Educación dictó Órdenes por las que desestimó las solicitudes de medidas cautelares formuladas junto con los recursos potestativos de reposición interpuestos frente a la Orden de Ejecución Forzosa. Por tanto, la Orden fue de obligado cumplimiento desde la misma fecha en que se publicó —5 de septiembre de 2023—, y no cabe, por tanto, alegar libertad de empresa para incumplir un acto de obligado cumplimiento.

(415) En segundo lugar, procede recordar que, efectivamente, todas las empresas del sector gozaban de la protección constitucional para presentarse o no a las licitaciones, aceptar o no las adjudicaciones directas y recurrir o no la Orden de Ejecución Forzosa —no así su incumplimiento—.

Pero esa libertad empresarial debe basarse, inexcusablemente, en una actuación autónoma e independiente, sin acuerdos expresos o tácitos con competidores, y sin intentar coaccionar a los poderes públicos, por medio de dichos acuerdos, para modelar los pliegos de las licitaciones de acuerdo con sus intereses empresariales y no de acuerdo con el interés general.

Y esto es lo que se ha desprendido de la instrucción del presente expediente, que una mayoría de las empresas expedientadas realizaron coordinadamente un boicot, que se materializó mediante la no presentación a las licitaciones de los procedimientos de contratación de transporte escolar convocados por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco, así como la no aceptación de la adjudicación directa y de la posterior Orden de Ejecución Forzosa, sin que esa actuación coordinada pueda estar amparada en la libertad de empresa constitucionalmente protegida.

(416) En consecuencia, no cabe aceptar esta alegación.

(417) Por lo que respecta a la autorización especial de transporte escolar (DRI), forzoso es recordar a los alegantes que varias empresas cumplieron la Orden de Ejecución Forzosa, por lo que la obtención de la citada autorización especial no era *conditio sine qua non* para la prestación del servicio.

(418) En consecuencia, no cabe aceptar esta alegación.

4.2.4. Redireccionamiento de la actividad hacia otros sectores

(419) AUTOCARES ALBA ya alegó al PCH que estaba dirigiendo su actividad hacia el transporte discrecional nacional e internacional. Su alegación no fue estimada. En respuesta, considera que la PR contiene un error de hecho determinante ya que indica que realizó 8 itinerarios durante el curso 2024–2025, cuando en realidad solo prestó 4. Este dato, según la alegación, afecta a la esencia del razonamiento sancionador y vulnera el deber de motivación exigido por la normativa.

(420) A este respecto cabe señalar que se ha comprobado que, en efecto, AUTOCARES ALBA realizó 4 itinerarios en el curso 2024-2025 (en cada uno de ellos se realizan dos modos: 3 servicios al día y 4 servicios al día).

Sin embargo, esta corrección numérica —realizó 4 itinerarios en lugar de 8— no sirve de base para acoger la alegación relativa al redireccionamiento de su actividad.

Este CVC coincide plenamente con la conclusión alcanzada por las personas instructoras: según la información recabada en la fase de instrucción, la empresa prestó el servicio en 2023-2024, continuó prestándolo en 2024-2025 y también en 2025-2026. Por lo tanto, es inopinable que el transporte escolar es uno de los mercados en los que desarrolla su actividad.

(421) En consecuencia, no cabe aceptar esta esta alegación.

4.3. Situación de las empresas

4.3.1. Matriz y filial

(422) EXCURSIONES JAI ALAI y EXCURSIONES ARTIBAI han alegado que EXCURSIONES ARTIBAI es una sociedad participada al 100 % por EXCURSIONES JAI ALAI. Considera que constituyen una única empresa o unidad económica y EXCURSIONES ARTIBAI carece de autonomía para determinar de forma independiente su propia conducta en el mercado. Además, argumenta que los acuerdos colusorios sólo pueden darse entre empresas independientes, por lo que no cabe apreciar un concierto de voluntades entre una matriz y su filial, ni se puede imputar a la filial una participación autónoma en un acuerdo con terceros cuando su voluntad está subordinada a la de su matriz.

(423) Según reiterada jurisprudencia, el comportamiento de una filial puede imputarse a la sociedad matriz, en particular, cuando, aunque tenga personalidad jurídica separada, esa filial no determine de manera autónoma su conducta en el mercado, sino que aplica, esencialmente, las instrucciones que le imparte la sociedad matriz, teniendo en cuenta concretamente los vínculos económicos, organizativos y jurídicos que unen a esas dos entidades jurídicas[76].

(424) El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha precisado que en determinadas circunstancias en que una persona jurídica no es autora de una infracción del Derecho de la competencia, puede sancionársele por el comportamiento infractor de otra persona jurídica si ambas forman parte de la misma entidad económica y constituyen, en consecuencia, la empresa que ha cometido la infracción[77]. En el caso particular de que una sociedad matriz participe en el 100 % del capital de su filial que ha infringido las normas en materia de competencia, cabe afirmar, por una parte, que esa sociedad matriz *puede* ejercer una influencia decisiva en la conducta de su filial y, por otra, que existe la presunción *iuris tantum* de que dicha sociedad matriz ejerce efectivamente tal influencia[78].

(425) En el presente caso, en la medida en que la propia matriz ha participado en la práctica, no resulta necesario hacer uso de la presunción para considerar autoras de la infracción a ambas entidades.

No obstante, de la instrucción del procedimiento se colige que, efectivamente, no cabe desvirtuar la presunción *iuris tantum* relativa a que la matriz controla a la filial. En consecuencia, y a la luz de lo preceptuado en el artículo 61.2 de la LDC, la actuación de la filial es también imputable a la matriz[79].

(426) Por lo que respecta a la noción de grupo en Derecho de la competencia, el llamado *privilegio de grupo* implica que la prohibición de prácticas colusorias entre empresas no se aplica ante un supuesto de grupo. Dos son los requisitos exigidos para inaplicar la normativa en materia de competencia: (1) la ausencia de autonomía de las empresas afectadas y (2) que los acuerdos alcanzados se correspondan con un reparto interno de competencias.

Precisamente, lo que conduce al desplazamiento de la aplicación de la normativa de competencia es ese reparto de funciones dentro del grupo entre sus miembros —que, a su vez,

[76] STG de 7 de diciembre de 2022, asunto T-130/21, *CCPL* [ECLI:EU:T:2022:778], párr. 37; STJUE de 27 de enero de 2021, asunto C-595/18 P, *Goldman Sachs Group* [ECLI:EU:C:2021:73], párr. 31.

[77] STJUE de 10 de abril de 2014, asunto C-231/11 P, *Comisión contra Siemens Österreich* [ECLI:EU:C:2014:256], párr. 45.

[78] STJUE de 8 de mayo de 2013, asunto C-508/11 P, Eni contra Comisión [ECLI:EU:C:2013:289], párr. 47; STJUE de 20 de enero de 2011, asunto C-90/09 P, *General Química* [ECLI:EU:C:2011:21], párr. 40.

[79] Artículo 61.2 de la LDC: «*A los efectos de la aplicación de esta ley, la actuación de una empresa es también imputable a las empresas o personas que la controlan, excepto cuando su comportamiento económico no venga determinado por alguna de ellas*».

implica la ausencia de autonomía decisoria de cada uno de ellos para determinar su actuación en el mercado—.

De otro modo se frustraría el fin concurrencial perseguido por el artículo 1 de la LDC[80].

(427) En el presente expediente sancionador, la acción de boicot no se ha materializado únicamente por la actuación coordinada de dichas dos empresas, es decir, la ausencia de competencia ha trascendido el seno del grupo. No es que la pretendida unidad de dirección haya impedido el autónomo desenvolvimiento del comportamiento concurrencial de la filial, sino que ambas entidades han participado en una acción coordinada de boicot, junto con una pluralidad de operadores económicos ajenos a su grupo.

En consecuencia, cada empresa —matriz y filial, junto al resto de infractoras— deben ser consideradas responsables por su comportamiento, sin que ello sea óbice para declarar que la matriz es, también, imputable por la actuación de su sociedad filial.

4.3.2. Integrantes de una UTE

(428) Varias empresas han alegado que su participación en los contratos de transporte escolar se ha canalizado siempre a través de una UTE, donde las decisiones se adoptan de forma conjunta entre sus miembros, por lo que la capacidad de una empresa individual para imponer su criterio es prácticamente nula.

Asimismo, varios operadores que venían concurriendo en UTE alegan que, en el momento de publicarse los pliegos en el año 2023, la UTE no tenía personalidad jurídica para concurrir a un nuevo proceso de contratación pública o se encontraba en disolución y, por ello, no licitaron. Además, añaden que, por sí solas no contaban con los medios materiales y humanos necesarios para concurrir a la licitación.

(429) Al respecto, el hecho de que una empresa haya actuado siempre a través de una UTE no le exime de responsabilidad individual, como tampoco le exime el hecho de que la UTE no pudiera concurrir a un nuevo procedimiento de contratación pública.

Las empresas son conocedoras —por haber recurrido previamente al sistema de UTE— de que, para presentarse al procedimiento de contratación pública, lo que se exige es presentar un *compromiso de constitución de UTE* en el caso de resultar adjudicatarias. Para cada procedimiento de contratación pública ha de constituirse una nueva UTE. De este modo, la empresa podría haberse presentado a la licitación de forma individual, evidenciando un distanciamiento con la conducta incumplidora de, en su caso, el resto de los integrantes de la UTE.

[80] Véase, al respecto, la Resolución del CVC de 4 de febrero de 2016, LEA/AVC 6/2013 - *Comedores escolares*, en la que se sancionó, por una infracción del artículo 1 de la LDC, a tres empresas pertenecientes al mismo grupo empresarial.

(430) La aquiescencia del resto de integrantes de la UTE solo habría resultado determinante para la aceptación de la adjudicación directa o para el cumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa, ya que en ambos casos la prestadora del servicio sería la UTE constituida para el anterior procedimiento de contratación pública.

Pero, incluso en ese supuesto, las empresas que alegan que su voluntad era prestar el servicio en contra de la imposición inevitable del resto de componentes de la UTE, no han aportado ningún elemento de prueba tendente a acreditar que no compartían la voluntad de sumarse a la acción coordinada para presionar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

(431) En consecuencia, procede desestimar la alegación.

4.3.3. Relación de dependencia

(432) EIBAR BUS alega dependencia respecto de AUTOCARES JON ANDER, respecto de la cual la PR ha declarado la presunción de no responsabilidad.

(433) A tal respecto, tal y como consta en el epígrafe *II.3 Grupos o vinculaciones empresariales*, ambas empresas comparten socios partícipes y se publicitan como GRUPO JON ANDER, pero no consta, en cambio, vinculación patrimonial de una empresa para con la otra.

(434) Aun existiendo una vinculación tal que supusiera que EIBAR BUS no determina de manera autónoma su conducta en el mercado, ello no conlleva inexorablemente que EIBAR BUS deba recibir la misma consideración en el expediente que AUTOCARES JON ANDER, puesto que ha quedado acreditado que la conducta de ambas fue distinta.

En efecto, la PR consideró acreditado que AUTOCARES JON ANDER cumplió el mandato de la Orden de Ejecución Forzosa[81]. Sin embargo, no consta en el expediente prueba ninguna de que EIBAR BUS prestase el servicio, ni siquiera tras la Orden de Ejecución Forzosa. Ello es lo que determina que se concluya que EIBAR BUS participó en la acción de boicot, con independencia de que la persistencia en no prestar el servicio —donde AUTOCARES JON ANDER ha acreditado haber cumplido la Orden de Ejecución Forzosa, EIBAR BUS la incumplió— fuera consecuencia de una conducta autónoma o de una decisión impuesta por AUTOCARES JON ANDER.

4.3.4. Jubilación del operador

(435) JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA alega que no se presentó al concurso de transporte escolar de Bizkaia porque las condiciones no eran adecuadas para su empresa por la exigencia de tener un autobús de reserva para cada lote, puesto que tendría que hacer inversiones poco antes de

[81] AUTOCARES JON ANDER presentó las hojas de ruta desde el 7 de septiembre de 2023 al 18 de septiembre de 2023, en las que constaba que su empresa prestó el servicio desde el primer día del curso, el 7 de septiembre *(folios 7113-7134)*.

solicitar su jubilación. Indica que el curso escolar 2023-2024 lo realizó por obligación, por ser servicio esencial, por lo que demoró un año más su jubilación —que se produjo en agosto 2024, con 67 años—, habiendo vendido los autobuses con anterioridad y liquidado la empresa.

(436) En relación con esta alegación, este CVC considera que el cese definitivo de la actividad laboral de un operador económico por transitar éste de una situación activa a una inactividad laboral remunerada no impacta en la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad de su conducta.

(437) Las razones aducidas únicamente combaten las conclusiones que pueden extraerse de su no presentación a las licitaciones, pero hubo otros momentos en los que, si hubiera prestado el servicio, ello habría sido demostrativo de que, efectivamente, su comportamiento no estaba encaminado a —de un modo coordinado— presionar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco. Nada de su actuar ha evidenciado que no participase en la acción de boicot.

Podría haber prestado el servicio con motivo de las adjudicaciones directas —que lo eran en las condiciones de los procedimientos de contratación pública del curso anterior, en el que no se exigía un autobús de reserva para cada lote— o podía haberlo prestado con motivo de la Orden de Ejecución Forzosa.

(438) En consecuencia, debe desestimarse la alegación.

4.4. Sanción propuesta en la PR

(439) Varias empresas consideran desproporcionada la multa propuesta en la PR en comparación con sanciones anteriores impuestas por el CVC en casos que, alegan, son similares, en los que los tipos sancionadores abarcaban los siguientes rangos: entre el 1,25 % y el 1,50 %; entre el 2 % y el 2,5 %, reducida por el TSJPV a entre el 0,5 % y el 1 %; 1 %.

Asimismo, AUTOCARES SOBRÓN y BUSTINDUI BIDAIAK aluden a que, con relación a algunas de ellas, no se ha tenido en cuenta el peso específico de su facturación en el mercado afectado, ocasionándoles un agravio comparativo.

(440) A este respecto, en cada procedimiento sancionador se realiza un análisis singular de las circunstancias en que se ha realizado la conducta anticompetitiva. Así, se efectúa un análisis específico que conduce a la determinación de un tipo sancionador que, posteriormente, permitirá la imposición de una concreta sanción, sin que quepa operar un automatismo cuantitativo entre los tipos sancionadores de procedimientos sancionadores dispares. Lo que conduce a la fijación de un concreto tipo sancionador es la aplicación de los criterios para la valoración de la conducta, así como el examen de la adecuación de la sanción, no así la similitud entre las prácticas cometidas.

Precisamente, el tipo sancionador para una infracción calificada como muy grave podría haber ascendido hasta el 10 % del volumen de negocios total de la empresa infractora.

En el presente procedimiento, sin ánimo de resultar innecesariamente reiterativos, debemos recordar que los tipos sancionadores concretos han sido fijados, tal y como se ha justificado en los epígrafes *VI.1.3* y *VI.1.4*., en atención a lo preceptuado en el artículo 64 de la LDC: las características del mercado afectado, la cuota de mercado de las empresas responsables, el alcance, la duración de la infracción, la participación de cada empresa y los efectos producidos por la infracción; así como la proporcionalidad y efectos disuasorios.

(441) Con relación al presunto agravio comparativo ocasionado por no haber tenido en cuenta, con respecto a algunas de las empresas, el peso específico de su facturación en el mercado afectado es preciso subrayar que la comprobación final de proporcionalidad se realiza para todas las empresas sancionadas.

Cuestión distinta es que se realice un ajuste de proporcionalidad derivado de esa comprobación, que únicamente será necesario para aquellas infractoras para las que el valor de referencia o límite de proporcionalidad estimado durante dicha comprobación sea inferior a la sanción en euros que les corresponde según el tipo sancionador que se les haya fijado.

(442) Para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad de la sanción se utiliza como referencia un porcentaje de la facturación en el mercado afectado durante la infracción que refleje el potencial beneficio derivado de la conducta, y se aplica después a esa cifra un factor incremental que asegure la disuasión. Si la multa en euros derivada del tipo sancionador es superior a este valor de referencia, se considera que podría resultar desproporcionada.

(443) Como ya se señaló en la PR, el potencial beneficio derivado de la conducta se ha estimado a través de los datos aportados por las propias empresas infractoras y de bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como la de las ratios sectoriales de sociedades no financieras del Banco de España.

(444) Tanto la LDC como la jurisprudencia son claras al afirmar que el volumen de negocios sobre el que se ha de aplicar el tipo sancionador es el volumen de negocios total mundial en el año anterior al de la imposición de la multa. Es decir, el volumen total sin distinguir entre áreas geográficas o segmentos de actividad. No obstante, como ya se ha explicado, el ajuste de proporcionalidad parte del volumen de negocios en el mercado afectado, que en este caso se circunscribe a los itinerarios afectados por la conducta.

(445) En el caso de AUTOCARES SOBRÓN la multa propuesta es inferior a ese valor de referencia por tanto se considera que es proporcionada y no se ha realizado ningún ajuste.

(446) En el caso de BUSTINDUI BIDAIAK, sin embargo, tras la comprobación final de proporcionalidad, se ha realizado el ajuste de proporcionalidad derivado de esa comprobación y por esta razón, de acuerdo con las estimaciones realizadas, no se aplica el tipo sancionador que le correspondería según la gravedad de la conducta y su participación en la infracción, sino una

sanción que se considera proporcional y suficientemente disuasoria. El importe propuesto antes del ajuste de proporcionalidad era de 29.220 € y se ha rebajado a 27.778 €.

(447) Este CVC considera que procede desestimar las alegaciones presentadas.

VI. DETERMINACIÓN DE LAS SANCIONES

1. Multa

1.1. Criterios para la determinación de la sanción

(448) El artículo 62.4 a) de la LDC establece que son infracciones **muy graves**:

> *El desarrollo de conductas tipificadas en el artículo 1 de esta ley y en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.*

(449) Como ya se ha manifestado, este CVC considera que las conductas objeto del presente expediente constituyen conductas colusorias contrarias a la libre competencia, prohibidas por el artículo 1 de la LDC; en concreto, se incardinan en el tipo recogido en el artículo 1.1 de la LDC, y son constitutivas de boicot.

(450) En el caso de infracciones muy graves, la sanción a imponer será una multa de hasta el 10 % del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa [artículo 63.1 c) de la LDC] o, en el caso de que no sea posible delimitar el volumen de negocios, el importe de la multa será de más de 10 millones de euros [artículo 63.3 c) de la LDC].

(451) Dentro de dicho arco sancionador —desde el 0 % hasta el 10 %—, el importe de la sanción debe determinarse de conformidad con los criterios de graduación previstos en el artículo 64 LDC, poniéndolo en relación con el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), que regula el principio de proporcionalidad dentro de los principios de la potestad sancionadora, y en cuyo apartado 3 se establece la observancia de la debida idoneidad y necesidad de la sanción a imponer y su adecuación a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción.

(452) Además, el Tribunal Supremo ha considerado que la determinación de la sanción debe adecuarse, en esencia, a los siguientes criterios[82]:

— Los límites porcentuales previstos en el artículo 63.1 de la LDC deben concebirse como el nivel máximo de un arco sancionador en el que las sanciones, en función de la gravedad de las conductas, deben individualizarse. Tales límites «*constituyen, en cada caso, el techo*

[82] STS de 29 de enero de 2015 [ECLI:ES:TS:2015:112].

de la sanción pecuniaria dentro de una escala que, comenzando en el valor mínimo, culmina en el correlativo porcentaje. (…) *Se trata de cifras porcentuales que marcan el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga la mayor densidad antijurídica. Cada uno de esos tres porcentajes, precisamente por su cualidad de tope o techo de la respuesta sancionadora aplicable a la infracción más reprochable de las posibles dentro de su categoría, han de servir de referencia para, a partir de ellos y hacia abajo, calcular la multa que ha de imponerse al resto de infracciones*».

— La base sobre la que calcular el porcentaje de multa es el «*volumen de negocios total mundial de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa*», por lo que la cifra de negocios «*no queda limitada a una parte sino al "todo" de aquel volumen*».

(453) En consecuencia, la sanción aplicable en el presente expediente debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64 de la LDC, con plena observancia de la jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa a la determinación de sanciones por infracciones de defensa de la competencia —principios de eficiencia, proporcionalidad y disuasión—.

1.2. Método de determinación de la sanción

(454) Sobre la base de estas premisas ha de concluirse que la determinación de la sanción debe concretarse en un arco que discurre desde el 0 % hasta el 10 % del volumen de negocios total de las empresas infractoras en el ejercicio anterior al de dictarse resolución. Dentro de dicho arco sancionador, la multa debe determinarse conforme a los criterios de graduación previstos en el artículo 64 de la LDC.

(455) El método de determinación de las sanciones por infracciones de la normativa de competencia se divide en dos fases: en primer lugar, se determina un tipo sancionador general en función de las características de la infracción y, a continuación, se determina un tipo sancionador individual en función de la concreta conducta de la empresa.

(456) La multa en euros se calcula aplicando el tipo sancionador total al volumen de negocios total de la empresa en el año 2025, o en el último año con datos disponibles.

(457) De acuerdo con lo indicado en la jurisprudencia del Tribunal Supremo desde la citada Sentencia de 29 de enero de 2015, una vez determinado el tipo sancionador total para cada entidad infractora, se debe realizar una comprobación final para asegurar que la sanción económica obtenida resulta proporcionada a la efectiva dimensión de la infracción.

1.3. Criterios para la valoración general de la conducta

(458) Las conductas objeto del presente expediente constituyen conductas colusorias contrarias a la libre competencia, prohibidas por el artículo 1 de la LDC; en concreto, se incardinan en el tipo recogido en el artículo 1.1 de la LDC, y son constitutivas de boicot. Mediante dicho boicot se pretendía ejercer presión al Departamento de Educación del Gobierno Vasco para modificar los pliegos en unos términos que les fueran más beneficiosos a las empresas.

(459) Como infracción muy grave [artículo 62.4 a) de la LDC] las empresas infractoras podrán ser sancionadas con una multa de hasta el 10 % de su volumen de negocios total mundial en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa [artículo 63.1 c) de la LDC].

La facturación aportada por las empresas, relativa al volumen de negocios, es la siguiente:

Empresa	Volumen de negocios
ALEGRIA HERMANOS, S.A.	2.818.802,90
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	1.664.682,41
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	389.280,00
AUTOCARES CUADRA, S.A. (incluye AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L.)	11.061.975,00
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	2.468.555,00
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	108.520,00
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	901.923,34
AUTOCARES ALBA, S.L.	1.327.182,62
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	1.943.610,08
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	821.602,00
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	1.166.197,00
AUTOCARES OLEA, S.L.	1.129.829,06
AUTOCARES SOBRON, S.L.	1.719.460,76
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	445.013,92
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	942.583,39
EIBAR BUS, S.L.	2.567.637
EREAGA BIDAIAK, S.L.	1.439.425,92
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	232.354,46
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	1.109.783,23
EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L.	1.139.288,87
GERNIKA BIDAIAK, S.L.	668.214,00
GOKO TOUR, S.L.	5.658.664,28
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	3.130.186,09
HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L.	141.983,59
J.M. VIGIOLA, S.A.	3.999.685,21
JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA	505.679,48
PORTIBUS, S.L.	524.676,26
RAFA BUSAK, S.L.	321.016,38

SAN MILLAN BUS, S.A.	1.547.301,03
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	7.816.225,00
SOLETO BUS, S.L.	2.301.092,01

(460) La empresa AUTOBUSES GARAIGORDOBIL ha rechazado todas las notificaciones que le han sido efectuadas y no ha atendido los requerimientos de información formulados por la Dirección de Investigación. En consecuencia, al no haber facilitado el volumen de negocios solicitado, su facturación se ha determinado a partir de la base de datos AXESOR, que recoge las últimas cuentas depositadas en el Registro Mercantil, correspondientes al ejercicio 2018.

(461) La empresa SERVICIOS LIBERY 2020 se encuentra en situación de liquidación voluntaria, conforme a los datos inscritos en el Registro Mercantil con fecha 3 de julio de 2025[83]. El liquidador designado ejercía previamente como administrador único de la sociedad.

Dado que la empresa no ha facilitado el volumen de negocios requerido por la Dirección de Investigación, su facturación se ha determinado a partir de la base de datos AXESOR, que recoge las últimas cuentas depositadas en el Registro Mercantil, correspondientes al ejercicio 2022.

(462) Las siguientes empresas tampoco han presentado documentación acreditativa de su volumen de negocios: GERNIKA BIDAIAK, EIBAR BUS, AUTOCARES MALLABIA, AUTOBUSES CUADRA, AUTOCARES DEL ZADORRA y AUTOBUSES CADIÑANOS. En consecuencia, su facturación se ha determinado a partir de la base de datos AXESOR, que recoge las últimas cuentas depositadas en el Registro Mercantil.

(463) En el caso de JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA, jubilado el 1 de septiembre de 2024, se tiene en cuenta la facturación del año 2023, que es el año inmediatamente anterior en el que el operador infractor ha tenido actividad económica durante todo el ejercicio anual.

Como ha señalado el Tribunal Supremo en sentencia de 30 de diciembre de 2020[84] al analizar el artículo 63.1 c) LDC, ha interpretado la referencia del texto legal al «*año inmediatamente anterior al de la imposición de la sanción*» en los siguientes términos:

> *(…) el criterio legal del año inmediatamente anterior al de imposición de la sanción que se emplea en las letras a), b) y c) del apartado 1 del artículo 63 de la Ley de Defensa de la Competencia (Ley 15/2007, de 12 de julio) ha de entenderse referido al año inmediatamente anterior en el que la empresa infractora haya tenido actividad mercantil durante todo el ejercicio anual.*

La LDC, por tanto, no fija el año que debe ser tenido en cuenta en relación con el de la *comisión de la infracción*, sino con el de la *imposición de la sanción*. El Tribunal Supremo, con base en las

[83] BORME n.º 130, de 10 de julio de 2025, BORME-A-2025-130-24.

[84] STS 1822/2020, de 30 de diciembre [ECLI:ES:TS:2020:4503].

consideraciones anteriores, admite que el año que se toma en consideración puede no ser el numéricamente anterior al de la imposición de la sanción.

En opinión de este CVC el cese de actividad económica posterior a la comisión de la infracción —jubilación el 1 de septiembre de 2024— no puede tener como efecto la impunidad económica del infractor. En este sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, ante el caso de una persona física a la que, por vulnerar la LDC, se le impuso una sanción con base en los ingresos del ejercicio 2018 según declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas —porque la autoridad de competencia no disponía de datos del ejercicio 2022—, consideró lo siguiente[85]:

> *El cese de actividad económica posterior a la comisión de la infracción no puede tener como efecto la impunidad económica del infractor, como pretende la parte recurrente, siendo razonable que la Administración* ***acuda a otros criterios económicos para la imposición de la sanción****, dado que se trataba de una persona física. Se trata de la búsqueda de un criterio justo de imposición de sanción con arreglo al principio de proporcionalidad que prevé el artículo 29 de la Ley 40/2015.*

Sobre la base de dichas consideraciones, se considera razonable acudir a la facturación del año 2023, que es el año inmediatamente anterior en el que la empresa infractora ha tenido actividad mercantil durante todo el ejercicio anual.

(464) El porcentaje sancionador, que se aplicará en el presente expediente al volumen de negocios total mundial de las empresas infractoras, debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1 de la LDC, siguiendo los criterios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo mencionados anteriormente.

(465) En cuanto a las características del mercado afectado [artículo 64.1 a) de la LDC], se considera que el mercado afectado por la conducta, tal y como ya se ha señalado, es el servicio de transporte público regular de uso especial licitado para los cursos escolares 2023-2024 y 2024-2025, con vehículos de una capacidad superior a nueve plazas, a los centros públicos de enseñanza sitos en los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

Se trata de un servicio público contratado a través de tres procedimientos, que comprenden 483 itinerarios y dan servicio a 18.719 alumnos y alumnas de 219 centros escolares. La vigencia de los contratos es de dos cursos —2023-2024 y 2024-2025—, con posible prórroga para los cursos 2025-2026 y 2026-2027.

El PBL total que corresponde a los tres procedimientos de contratación asciende a 41.588.686,80 euros —este importe incluye dos cursos escolares; 20.794.343,40 de euros corresponden al curso 2023-2024—. El valor estimado total de los tres procedimientos asciende a 99.812.848,32 euros.

[85] STSJ Cat 212/2026, de 22 de enero [ECLI:ES:TSJCAT:2026:216].

(466) Si se considera específicamente el servicio de transporte escolar a los centros públicos del Gobierno Vasco en el curso 2023-2024, 77 empresas diferentes (de las cuales 15 son UTEs) lo han realizado. Así, si se tienen en cuenta las empresas que componen dichas UTEs, el número de empresas prestadoras del servicio asciende a 83 (alrededor del 60 % de las empresas autorizadas en Euskadi[86]).

Por su parte, las empresas participantes en la conducta han sido 32. Tanto si se considera el número de empresas infractoras, como si se considera la facturación realizada por las mismas, la cuota de mercado conjunta de las empresas participantes en la conducta [artículo 64.1 b) LDC] es de aproximadamente el 40 % en relación con el mercado afectado.

(467) El mercado geográfico afectado por la infracción es la Comunidad Autónoma de Euskadi [artículo 64.1 c)].

(468) La duración de la participación en la conducta es el periodo transcurrido desde la publicación de los procedimientos de contratación pública hasta el 18 de septiembre de 2023 —fecha en la que se puso fin al boicot y se prestó el servicio en todos los itinerarios—. Se considera que la duración ha sido la misma para todas las empresas [artículo 64.1 d) de la LDC].

(469) Esta conducta ha tenido efectos en el mercado [artículo 64.1 e) de la LDC] derivados del boicot realizado por las empresas, cuyo comportamiento alineado ha tenido como resultado que, en la fecha del inicio del curso escolar —el 7 de septiembre de 2023—, estuvieran sin cubrir gran parte de los itinerarios previstos (95 % en Bizkaia, 58 % en Álava y 1,3 % en Gipuzkoa).

Debido a que el curso escolar 2023-2024 dio comienzo con el servicio sin cubrir para muchos alumnos y alumnas, el Departamento de Educación del Gobierno Vasco aprobó una Orden de ayudas extraordinarias para paliar la falta de servicio de transporte escolar al inicio del curso 2023-2024, sometida, para su conocimiento, al Consejo de Gobierno del 19 de septiembre de 2023.

Además, la adjudicación directa de los itinerarios ha supuesto un incremento del gasto efectivo destinado al transporte escolar respecto al que se hubiera realizado si se hubieran adjudicado por medio de los procedimientos de contratación. Así, en aquellos itinerarios prestados por empresas que han participado en la conducta anticompetitiva se ha producido un incremento del gasto conjunto del 6 % respecto al PBL, en contraposición a los itinerarios adjudicados por medio de los procedimientos de contratación, en los que se produjo un ahorro global del 8 % respecto al PBL. Por tanto, se estima el sobreprecio ocasionado por la conducta en alrededor de un 14 %.

[86] Según las estadísticas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en enero de 2024 constan 137 empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte de viajeros en autobús en la CAE. OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, *Oferta y demanda*, enero 2024.

(470) Los anteriores criterios permiten realizar una valoración general de la infracción de cara a su sanción que se traduce en un tipo sancionador general del 3 %.

1.4. Criterios para la valoración individual de la conducta

(471) En el presente caso, en cuanto a la valoración de la conducta de cada empresa sancionada, conviene tener en cuenta varios factores adicionales para que la sanción refleje su efectiva participación en la infracción.

(472) La duración de la conducta [artículo 64.1 d) de la LDC] ha sido la misma para todas las empresas. Por tanto, no procede diferenciar individualmente la valoración de este criterio.

(473) La tabla siguiente recoge la cuota de participación de cada empresa en la infracción. Se ha calculado tomando como referencia el volumen de negocios de las infractoras en el mercado afectado (VNMA), en el curso 2023-2024. Se considera un indicador adecuado ya que refleja la cuota de participación de cada empresa en el volumen de negocios total afectado por la infracción en este expediente y su aptitud para generar más daño como consecuencia del boicot.

Estos datos han sido proporcionados por las empresas a requerimiento de LEA/AVC[87], aunque han sido declarados confidenciales[88]. Se trata de la facturación realizada por las empresas proveniente del servicio de transporte escolar prestado al Gobierno Vasco en el curso 2023-2024.

VNMA	
Empresa	**Cuota (Intervalo) %**
ALEGRÍA HERMANOS, S.A.	<= 1
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	[3-5]
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	[1-3]
AUTOBUSES CUADRA, S.A. (incluye AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L.)	>=10
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	[1-3]
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	<= 1
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	<= 1
AUTOCARES ALBA, S.L.	[1-3]
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	[5-10]

[87] Las empresas AUTOBUSES GARAIGORDOBIL y SERVICIOS LIBERY 2020 no han contestado al requerimiento de información por tanto sus cifras se han estimado a partir de la información aportada por el Departamento de Educación, que contiene los itinerarios adjudicados y el precio de adjudicación de los mismos.

Las empresas AUTOBUSES CADIÑANOS y AUTOCARES DEL ZADORRA no han enviado la información requerida sobre los itinerarios adjudicados a la UTE CADIÑANOS+ZADORRA, por tanto, sus cifras se han estimado a partir de la información aportada por el Departamento de Educación, que contiene los itinerarios adjudicados y el precio de adjudicación de los mismos y considerando una participación del 50% de cada empresa en la UTE.

[88] Se establece una horquilla ya que estos datos han sido declarados confidenciales.

AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	[1-3]
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	[1-3]
AUTOCARES OLEA, S.L.	[1-3]
AUTOCARES SOBRÓN, S.L.	[5-10]
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	<= 1
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	[1-3]
EIBAR BUS, S.L.	[3-5]
EREAGA BIDAIAK, S.L.	<= 1
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	[1-3]
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	[5-10]
EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L.	[3-5]
GERNIKA BIDAIAK, S.L.	[1-3]
GOKO TOUR, S.L.	[1-3]
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	[3-5]
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.	[1-3]
J.M. VIGIOLA, S.A.	[3-5]
JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA	[1-3]
PORTIBUS, S.L.	[3-5]
RAFA BUSAK, S.L.	<= 1
SAN MILLÁN BUS, S.A.	[1-3]
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	[5-10]
SOLETO BUS, S.L.	[3-5]

(474) Siendo ello así, se considera adecuado para la necesaria individualización de las sanciones ajustar el porcentaje de la sanción al alza en proporción a la mayor participación de cada empresa en la facturación global en el mercado afectado por la conducta.

(475) Se considera que alguna de las empresas merece un mayor reproche sancionador con base en su mayor participación (VNMA) en el boicot.

(476) Por lo que respecta a la aplicación de **circunstancias atenuantes**, debemos señalar que varios extremos alegados por las empresas —características y dimensión del mercado afectado, duración, ámbito geográfico de la conducta, participación de las infractoras en la conducta y efectos— no se incluyen entre las circunstancias recogidas en el artículo 64 de la LDC. En todo caso, se trata de elementos que, efectivamente, han sido tenidos en cuenta para la determinación de la sanción.

Únicamente se han alegado dos circunstancias que sí se prevén en el artículo 64.3 de la LDC: la realización de actuaciones que pongan fin a la infracción y la colaboración activa con las personas instructoras.

Sin embargo, el fin de la infracción se produjo cuando la actuación coordinada obtuvo el resultado pretendido por las empresas: el 15 de septiembre de 2023 se acordó expresamente

que el 18 de septiembre de 2023 las empresas iniciarían la prestación del servicio para el curso escolar 2023-2024, en las mismas condiciones que en el curso 2022-2023, y se acordaron unas nuevas condiciones para los pliegos del curso escolar 2024-2025.

Por otro lado, no se considera que se haya prestado por parte de ninguna de las empresas una colaboración activa y efectiva a lo largo del procedimiento, más allá de limitarse estrictamente a cumplir con el deber de colaboración exigido en el artículo 39 de la LDC.

1.5. Tipo sancionador y adecuación de la sanción

(477) Siguiendo la citada sentencia del Tribunal Supremo, el conjunto de factores expuestos anteriormente —(i) gravedad de la infracción, (ii) características y dimensión del mercado afectado, (iii) ámbito geográfico de la conducta, (iv) participación de las infractoras en la conducta y (v) circunstancias atenuantes o agravantes— permite concretar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10 % del volumen total mundial de negocios de 2025 (o el último ejercicio en el que hayan presentado cuentas), la valoración global de la densidad antijurídica de la conducta de las empresas.

(478) El **tipo sancionador** que corresponde aplicar a cada empresa infractora, de acuerdo con la gravedad y circunstancias de la conducta, y con su respectiva participación en ella, se muestra en la tabla siguiente:

Empresa	Tipo sancionador
ALEGRÍA HERMANOS, S.A.	3,0 %
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	3,2 %
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	3,1 %
AUTOBUSES CUADRA, S.A. (incluye AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L.)	3,5 %
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	3,1 %
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	3,0 %
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	3,0 %
AUTOCARES ALBA, S.L.	3,1 %
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	3,3 %
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	3,1 %
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	3,1 %
AUTOCARES OLEA, S.L.	3,1 %
AUTOCARES SOBRÓN, S.L.	3,3 %
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	3,0 %
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	3,1 %
EIBAR BUS, S.L.	3,2 %
EREAGA BIDAIAK, S.L.	3,0 %
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	3,1 %
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	3,3 %
EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L.	3,2 %

GERNIKA BIDAIAK, S.L.	3,1 %
GOKO TOUR, S.L.	3,1 %
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	3,2 %
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.	3,1 %
J.M. VIGIOLA, S.A.	3,2 %
JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA	3,1 %
PORTIBUS, S.L.	3,2 %
RAFA BUSAK, S.L.	3,0 %
SAN MILLÁN BUS, S.A.	3,1 %
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	3,3 %
SOLETO BUS, S.L.	3,2 %

(479) Este tipo sancionador se considera adecuado a la gravedad y características de la infracción cometida por las empresas. Sin embargo, la jurisprudencia exige considerar la dimensión de la concreta infracción como una referencia necesaria para asegurar la proporcionalidad de las multas.

Aunque el tipo sancionador sea proporcionado a las características de la conducta colusoria y a la participación de una empresa en la infracción, cuando se aplica al volumen de negocios total de empresas que presentan una elevada proporción de su actividad fuera del mercado afectado, podría resultar una sanción desproporcionada.

Para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad de la sanción es necesario utilizar como referencia un porcentaje de la facturación en el mercado afectado durante la infracción que refleje el potencial beneficio derivado de la conducta[89] y aplicar a esa cifra un factor incremental que asegure la disuasión. Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera que la multa podría resultar desproporcionada.

Asimismo, a los efectos de garantizar el principio de proporcionalidad de la sanción, para la determinación del importe idóneo a imponer al operador que ha transitado de una situación activa a una inactividad laboral remunerada y, en consecuencia, ha cesado definitivamente en su actividad laboral, se ha considerado adecuado establecer una multa a tanto alzado.

(480) Por estas razones, y de acuerdo con las estimaciones realizadas, no se aplica a ALEGRÍA HERMANOS, S.A.; ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.; AUTOBUSES CUADRA, S.A.; AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.; AUTOBUSES JUANTXU, S.L.; AUTOCARES ALBA, S.L.; AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.; AUTOCARES MALLABIA, S.L.; AUTOCARES OLEA, S.L.; AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.; BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.; EIBAR BUS, S.L.; EREAGA BIDAIAK, S.L.; EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L.;

[89] Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, como el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad-precio de la demanda en el mercado relevante. Los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como la de las ratios sectoriales de sociedades no financieras del Banco de España.

GERNIKA BIDAIAK, S.L.; GOKO TOUR, S.L.; GRAN TURISMO ARABA, S.A.; J.M. VIGIOLA, S.A.; JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA; RAFA BUSAK, S.L.; SAN MILLÁN BUS, S.A.; SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. y SOLETO BUS, S.L. el tipo sancionador que les correspondería según la gravedad de la conducta y su participación en la infracción, sino una sanción que se considera proporcional y suficientemente disuasoria.

Así, se considera que, de acuerdo con la gravedad y circunstancias de la conducta, resultarían suficientemente disuasorias[90] y ajustadas al principio de proporcionalidad las siguientes sanciones:

Empresa	Sanción (€)
ALEGRÍA HERMANOS, S.A.	7.983
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	38.150
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	12.068
AUTOBUSES CUADRA, S.A. (incluye AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L.)	178.447
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	11.463
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	3.256
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	6.580
AUTOCARES ALBA, S.L.	20.283
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	64.139
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	11.877
AUTOCARES MALLABIA, S.L.	11.636
AUTOCARES OLEA, S.L.	27.933
AUTOCARES SOBRÓN, S.L.	56.742
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	4.869
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	27.778
EIBAR BUS, S.L.	38.749
EREAGA BIDAIAK, S.L.	8.519
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	7.203
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	36.623
EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L.	34.183
GERNIKA BIDAIAK, S.L.	12.611
GOKO TOUR, S.L.	29.181
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	35.683
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.	4.401
J.M. VIGIOLA, S.A.	46.850
JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA	1.500

[90] Directrices de la Comisión Europea 2006/C 210/02 para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003, párr. 4: «*Procede fijar las multas en un nivel suficientemente disuasorio, no sólo para sancionar a las empresas en cuestión (efecto disuasorio específico), sino también para disuadir a otras empresas de adoptar o mantener conductas contrarias a los artículos 81 y 82 del Tratado (efecto disuasorio general)*».

PORTIBUS, S.L.	16.790
RAFA BUSAK, S.L.	7.142
SAN MILLÁN BUS, S.A.	19.647
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	59.794
SOLETO BUS, S.L.	34.893

2. Prohibición de contratar

2.1. Consideraciones generales

(481) El artículo 71.1 b) de la LCSP dispone que las personas que hayan sido sancionadas con carácter firme por infracción grave en materia de falseamiento de la competencia quedan sujetas a la prohibición de contratar con las entidades que forman parte del sector público.

(482) La referida prohibición ya había sido introducida en el ordenamiento jurídico por medio de la Disposición Final novena de la LRJSP, que modificó los artículos 60 y 61 del entonces vigente texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre), cuya entrada en vigor tuvo lugar el 22 de octubre de 2015.

(483) El artículo 72.2 de la LCSP permite a LEA/AVC establecer la duración y alcance de una prohibición de contratar dado que, al respecto, dispone que:

> *[l]a prohibición de contratar por las causas previstas en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo anterior se apreciará directamente por los órganos de contratación, cuando la sentencia o la **resolución administrativa** se hubiera pronunciado expresamente sobre su alcance y duración, subsistiendo durante el plazo señalado en las mismas.*

(484) Asimismo, las sentencias del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2025 (ECLI:ES:TS:2025:6103), 26 de enero de 2026 (ECLI:ES:TS:2026:178) y de 25 de febrero de 2026 (ECLI:ES:TS:2026:1035) han reafirmado la facultad de las autoridades de competencia para pronunciarse sobre el alcance y duración de la prohibición de contratar, al expresar que:

> *De conformidad con las consideraciones expuestas en los apartados anteriores, esta Sala, dando respuesta a la cuestión de interés casacional planteada en este recurso de casación, que presenta interés casacional para la formación de jurisprudencia, declara lo siguiente:*
>
> *1. La prohibición de contratar prevista en el artículo 71 .1.b) de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, cuando trae causa de una sanción firme por falseamiento de la competencia, puede acordarse en la propia resolución sancionadora por la **autoridad administrativa competente en materia de competencia**, que podrá establecer su alcance y duración conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de la misma ley; cuando la resolución sancionadora no contenga dicha determinación, la fijación del alcance y la duración de la prohibición corresponde a la autoridad contractual mediante el procedimiento específico previsto en el artículo 72.3 Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al*

ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

2. La mención a la infracción grave contenida en el artículo 71.1.b) de Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, ha de entenderse como la fijación de un umbral mínimo de gravedad para la procedencia de la prohibición de contratar, sin excluir las infracciones calificadas como muy graves en materia de falseamiento de la competencia, que, por su mayor entidad, integran con mayor razón el presupuesto habilitante de dicha medida.

(485) De esta manera, en virtud también de lo previsto en el artículo 53.2 de la LDC, el CVC tiene competencia plena para fijar en su Resolución el alcance y duración de la referida prohibición.

(486) La jurisprudencia ha puesto de manifiesto la importancia de preservar las necesarias condiciones de competencia en los procesos de contratación pública y el elevado reproche jurídico que el ordenamiento jurídico atribuye a las conductas restrictivas de la competencia en este ámbito. A tal respecto, el Tribunal Supremo, en su sentencia de 7 de noviembre de 2006[91], estableció que:

(…) la prohibición de contratar es uno de los efectos de reacción del ordenamiento jurídico a determinadas conductas que se estiman atentatorias a la buena fe y confianza que deben presidir las relaciones entre Administración y quienes contratan con ella o aspiran a serlo.

Por todo ello, la prohibición de contratar prevista en el artículo 71.1 b) de la LCSP se traduce como una exigencia legal de una singular condición de honorabilidad para poder contratar con el sector público, de manera que, si no se cumple con ese estándar de honradez, la empresa en cuestión no debe tener acceso —con el alcance y duración determinada— al mercado de las licitaciones públicas.

(487) Por otra parte, el Tribunal Supremo ha destacado la obligación de aplicar el principio de proporcionalidad para determinar el alcance y la duración de la prohibición de contratar. Así, en su sentencia de 18 de febrero de 2026[92] ha afirmado que:

Las autoridades de defensa de la competencia, a nivel estatal o autonómico, y las autoridades gubernativas competentes para imponer la medida restrictiva consistente en la prohibición de contratar, cuya regulación se contiene en los artículos 71, 72 y 73 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deben aplicar el ***principio de proporcionalidad*** *a los efectos de determinar el alcance y la duración de la prohibición de contratar, tomando en consideración las circunstancias concurrentes, y, particularmente, la mala fe del operador económico, la estructura competitiva del mercado afectado por la prohibición de contratar, la viabilidad de las eventuales licitaciones, atendiendo a los efectos reales de la restricción temporal a la libertad de acceso al procedimiento de adjudicación, y a la pluralidad de*

[91] STS de 7 de noviembre de 2006 [ECLI:ES:TS:2006:7296].

[92] STS 181/2026, de 18 de febrero [ECLI:ES:TS:2026:783].

agentes activos en el sector de la contratación pública afectado por la prohibición de contratar, y, también, la gravedad y la duración de la infracción cometida y la participación en la misma

(488) Asimismo, la CNMC publicó su Comunicación 1/2023, de 13 de junio, sobre criterios para la determinación de la prohibición de contratar por falseamiento de la competencia, criterios que —junto con la jurisprudencia del Tribunal Supremo— serán tenidos en cuenta en el apartado siguiente para determinar el alcance y duración de la propuesta de prohibición de contratar.

> *(27) En cualquier caso, al determinar la duración y alcance de la prohibición de contratar, es necesario tener en cuenta que, si bien todas las infracciones de falseamiento de la competencia graves y muy graves de la Ley de Defensa de la Competencia quedarían incluidas dentro del ámbito de aplicación de la prohibición de contratar, como ya ha sido anteriormente señalado, algunos supuestos plantean grandes* ***dificultades para su aplicación****. Sería el caso de una infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia en la que hubiese participado* ***la mayoría de los operadores del mercado*** *o cuando el concurso en licitación pública de una de las empresas infractoras de acuerdo con el artículo 1 de la citada Ley fuera necesaria por su especial relevancia (por contar ésta con experiencia o activos especiales). También sería el caso de un abuso de posición de dominio por un monopolista, o en el caso del abuso de posición de dominio colectiva.*

2.2. Aplicación al presente expediente

(489) En el presente caso, dado el elevado número de operadores incluidos en el expediente sancionador, la imposición de una prohibición de contratar podría entrar en conflicto con la eficaz prestación del servicio de transporte escolar. Así, su prestación podría devenir imposible, o bien podría limitarse en grado sumo el número de potenciales licitadores, perdiendo así el procedimiento de contratación pública su necesaria naturaleza concurrencial.

(490) En consecuencia, este CVC considera que no debe imponer una prohibición de contratar a las empresas sancionadas, con el fin de no producir una afectación al interés general.

VII. ANÁLISIS DE OTRAS CUESTIONES

1. Solicitud de prueba

(491) AUTOBUSES CUADRA y AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS solicitan que se admitan como prueba las siguientes:

> *- Practicar la prueba falsa producida por el Departamento de Educación con el consentimiento de los señores instructores y que consiste, fundamentalmente, en "que el Departamento de Educación aporte a la LEA/AVC ese informe emitido por Cuatrecasas y que el entonces Consejero entregó en la comisión de educación del Parlamento Vasco en su comparecencia del 4 de octubre de 2023".*
>
> *-Incorporación al expediente de:*

1. una relación de las reuniones (y la fecha de las mismas) mantenidas por los instructores con operadores económicos incluidos en el procedimiento de sancionador durante la tramitación del mismo.

2. la documentación de los expedientes del Departamento de Educación en las reclamaciones de compensación de las suspensiones del contrato de transporte escolar durante el curso 2019-2020 por causa del confinamiento por la pandemia de la COVID-19.

Incluyendo los informes y resoluciones de las mismas.

-Prueba documental aportada en este momento a la vista del contenido de la propuesta de resolución:

• Documento número 1: acta comisión de educación del Parlamento Vasco en sesión del 4 de octubre de 2023.

• Documento número 2: grabación oficial de la reunión organizada por el Departamento de Educación el 22 de agosto de 2023.

• Documento número 3: presentación de Óscar Martínez Calvo (Transyt) sobre la insuficiencia de los costes de los datos de observatorios de transporte discrecional para presupuestar correctamente los servicios de transporte escolar.

• Documento número 4: resolución de la Ilma. Sra. titular del OARC/KEAO n.º 33/2025 que validó la forma, ajena a la LCSP, en la que el Departamento de Educación adjudicó en el Territorio Histórico de Bizkaia los servicios de transporte escolar en Bizkaia en el curso 2024-2025.

• Documento número 5: demanda de reclamación de AUTOBUSES CUADRA al Departamento de Educación del Gobierno Vasco por incumplimiento de sus obligaciones en relación con el servicio de transporte escolar durante el curso 2023-2024.

• Documento número 6: notificación de la exención a AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS por la Diputación Foral de Bizkaia de la necesidad de recabar autorización DRI para transportes escolar "ordenados" por el Consejero de Educación en el curso 2023-2024.

• Documento número 7: notificación de la exención a AUTOBUSES CUADRA por la Diputación Foral de Bizkaia de la necesidad de recabar autorización DRI para transportes escolar "ordenados" por el Consejero de Educación en el curso 2023-2024.

• Documento número 8: notificación de la exención a AUTOBUSES CUADRA por la Diputación Foral de Bizkaia de la necesidad de recabar autorización DRI para transportes escolar "ordenados" por el Consejero de Educación en el curso 2023-2024.

• Documento número 9: auto del Juzgado extremeño que desestima la medida cautelar promovida por la Junta de Extremadura para que se obligue a empresas a prestar el servicio de transporte escolar en autobús al comienzo del curso 2025-2026 después de que quedaran desiertos varios lotes del acuerdo marco.

• Documento número 10: acta sesión del Parlamento Vasco celebrada el 22 de septiembre de 2023.

• Documento número 11: recurso de reposición de AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS contra la Orden de Ejecución Forzosa en el que se planteaba la insuficiencia de información para poder asumir los servicios "ordenados".

• Documento número 12: recurso de reposición de AUTOBUSES CUADRA contra la Orden de Ejecución Forzosa en el que se planteaba la insuficiencia de información para poder asumir los servicios "ordenados".

• Documentos números 13 a 23, inclusives: parte de las instancias de AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS dirigidas al Departamento de Educación tras la desestimación de la medida cautelar de su recurso contra la Orden, solicitando la información precisa para poder tramitar la solicitud de autorización de DRI necesaria para poder hacer cada uno de los servicios "ordenados".

• Documentos números 24 a 40, inclusives: justificantes de presentación telemática de las instancias de AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS dirigidas al Departamento de Educación tras la desestimación de la medida cautelar de su recurso contra la Orden, solicitando la información precisa para poder tramitar la solicitud de autorización de DRI necesaria para poder hacer los servicios "ordenados".

• Documentos números 41 a 64, inclusives: instancias de AUTOBUSES CUADRA dirigidas al Departamento de Educación tras la desestimación de la medida cautelar de su recurso contra la Orden, solicitando la información precisa para poder tramitar la solicitud de autorización de DRI necesaria para poder hacer los servicios "ordenados".

• Documentos números 65 a 85, inclusives: algunos de los justificantes de presentación telemática de las instancias de AUTOBUSES CUADRA dirigidas al Departamento de Educación tras la desestimación de la medida cautelar de su recurso contra la Orden, solicitando la información precisa para poder tramitar la solicitud de autorización de DRI necesaria para poder hacer los servicios "ordenados"

(492) Al respecto, este CVC estima la prueba documental e incorpora al expediente dichos documentos.

En relación con el resto de pruebas, este CVC considera que ninguna de ellas es decisiva en términos de defensa. A la vista de la instrucción realizada por la Dirección de Investigación y de la documentación acreditativa de las conductas que se imputan, este CVC entiende que todos los elementos fácticos en los que se fundamenta la declaración de infracción están disponibles en el presente expediente y las pruebas adicionales solicitadas no superan el juicio de pertinencia necesario conforme al artículo 24.2 de la CE, en la medida en que carecen, por sí solas, de suficiente capacidad para desvirtuar el análisis de la conducta imputada a AUTOBUSES CUADRA y AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS o para aportar valor añadido en términos de defensa de las mismas. La imputación hecha se fundamenta en los documentos que ya obran en el expediente y su valor probatorio conjunto y coherente es mayor que el que resulte de la práctica de las pruebas propuestas.

En consecuencia, las citadas pruebas no aportan, a juicio de este CVC, un valor añadido para el análisis y valoración de las conductas aquí sancionadas, motivo por el cual se rechaza su admisión.

(493) AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA solicita que se tengan por propuestos y practicados los medios probatorios ya incorporados al expediente sancionador.

Al respecto, este CVC señala que, como refiere la citada empresa, esos medios probatorios ya han sido incorporados al expediente.

(494) AUTOBUSES PARRA y RIOJANA DE AUTOCARES solicitan que se practiquen las pruebas siguientes:

> *- Certificado de los períodos trabajados por mi representada con el fin de acreditar su cumplimiento de la Orden de Ejecución Forzosa.*

Al respecto, este CVC no estima necesaria la práctica de dicha prueba, puesto que da por válida la documentación presentada —calendario oficial de servicios, las facturas emitidas por la UTE RIOJANA DE AUTOCARES-AUTOBUSES PARRA y el justificante de abono por parte del Departamento de Educación del Gobierno Vasco —.

(495) AUTOCARES ALBA aporta la siguiente prueba documental:

> *1. Correos electrónicos entre Educación y AUTOCARES ALBA, S.L. (solicitud de oferta, respuesta económica y confirmación de duración).*
>
> *2. Correo "itinerarios desiertos" con remisión de Excel de oferta y explicación del procedimiento.*
>
> *3. Documento administrativo/contrato de 4 de septiembre de 2024 (itinerarios B3302, B3303, B3304 y B3308).*

Al respecto, este CVC la estima e incorpora al expediente dichos documentos.

(496) EXCURSIONES JAI ALAI aporta la siguiente prueba documental:

> a. *Copia de los recursos presentados por EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.*

Al respecto, este CVC la estima e incorpora al expediente dichos documentos.

(497) EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ aporta la siguiente prueba documental:

> *a. Copia de los Emails mantenidos entre el Gobierno Vasco y esta mercantil en los meses previos al período investigado. (Documento n.º 1)*
>
> *b. Copia del recurso de reposición formalizado ante el Gobierno Vasco evidenciando los motivos de oposición a la ejecución del servicio. (Documento n.º 2)*

c. Resolución dictada por el Gobierno Vasco de fecha 13 de septiembre de 2023 a cuyo tenor decreta la exoneración a la obligación de obtención de autorización de transporte regular de uso especial para los servicios de referencia. (Documento n.º 3)

d. Resolución de inadmisión del recurso de reposición formalizado por mi patrocinada por carencia de objeto sobrevenido. (Documento n.º 4).

Al respecto, este CVC la estima e incorpora al expediente dichos documentos.

2. Solicitud de celebración de vista

(498) Varias entidades[93] han solicitado la celebración de vista en aplicación del artículo 51.3 de la LDC.

(499) Al respecto, cabe señalar que la vista ante el CVC —prevista en el artículo 51.3 de la LDC— se configura como una potestad discrecional del CVC, que la puede acordar *«cuando la considere adecuada para el análisis y enjuiciamiento del objeto del expediente»* (art. 19.1 RDC).

(500) Este CVC desestima la celebración de vista solicitada, dado el carácter potestativo de la misma, y al no considerarla adecuada para el examen y enjuiciamiento del objeto del expediente sancionador, toda vez que en el mismo obra información adecuada y suficiente, aportada por los expedientados mediante sus escritos de alegaciones incorporados durante la instrucción, por lo que no necesita ampliación ni aclaración alguna, sin que de esta negativa pueda derivarse ningún tipo de indefensión.

3. Confidencialidad

(501) Este CVC declara confidencial la denominada «*Versión confidencial*» de las alegaciones a la PR presentadas por AUTOCARES SOBRÓN por contener información sobre facturación desglosada cuya divulgación les perjudicaría grave e irreversiblemente. Asimismo, ordena formar **pieza separada n.º 6** con los folios 15925 a 15986.

Vistas las consideraciones efectuadas, así como la normativa citada y demás de general y concordante aplicación, en virtud de las atribuciones que le han sido conferidas, este CVC

VIII. RESUELVE

PRIMERO: Declarar acreditada la existencia de una práctica prohibida por el artículo 1.1 de la LDC consistente en el boicot al Departamento de Educación del Gobierno Vasco.

[93] AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE, ALEGRÍA HERMANOS, AUTOBUSES CADIÑANOS, AUTOBUSES CUADRA, AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, AUTOBUSES HIJOS M. RAMOS, AUTOCARES DEL ZADORRA, AUTOCARES SOBRÓN, GRAN TURISMO ARABA e HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES.

SEGUNDO: Tipificar la infracción como muy grave, a tenor del artículo 62.4 a) de la LDC.

TERCERO: Declarar autoras y culpables de dicha infracción a las siguientes empresas:

1. ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)
2. ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)
3. AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)
4. AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)
5. AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)
6. AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)
7. AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)
8. AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)
9. AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)
10. AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)
11. AUTOCARES HIJOS DE M. RAMOS, S.L. (B20439196)
12. AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)
13. AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)
14. AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
15. AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)
16. BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)
17. EIBAR BUS, S.L. (B95710539)
18. EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)
19. EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)
20. EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)
21. EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)
22. GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)
23. GOKO TOUR, S.L. (B95147401)
24. GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)
25. HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
26. J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)
27. JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)
28. PORTI-BUS, S.L. (B48192611)
29. RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)
30. SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)
31. SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
32. SOLETO BUS, S.L. (B48954945)

CUARTO: Declarar responsables de dicha infracción a las siguientes empresas:

1. ALEGRÍA HERMANOS, S.A. (A01012822)
2. ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L. (B48977698)
3. AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L. (B09055096)
4. AUTOBUSES CUADRA, S.A. (A01018258)

5. AUTOBUSES DE LUJUA, S.L. (B48018600)
6. AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L. (B01236678)
7. AUTOBUSES JUANTXU, S.L. (B48568935)
8. AUTOCARES ALBA S.L. (B48732382)
9. AUTOCARES DE ZALLA, S.L. (B48943666)
10. AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L. (B01225184)
11. AUTOCARES MALLABIA, S.L. (B48898274)
12. AUTOCARES OLEA, S.L. (B48522684)
13. AUTOCARES SOBRÓN, S.L. (B01127935)
14. AUTOKARRAK IZURIETA, S.L. (B95812228)
15. BUSTINDUI BIDAIAK, S.L. (B48967160)
16. EIBAR BUS, S.L. (B95710539)
17. EREAGA BIDAIAK, S.L. (B48957377)
18. EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U. (B48437735)
19. EXCURSIONES JAI ALAI, S.L. (B48110365)
20. EXCURSIONES TUÑEZ SANCHEZ, S.L. (B48109052)
21. GERNIKA BIDAIAK, S.L. (B95334249)
22. GOKO TOUR, S.L. (B95147401)
23. GRAN TURISMO ARABA, S.A. (A01043025)
24. HIJAS DE JOSE SARASOLA AUTOCARES, S.L. (B20393666)
25. J.M. VIGIOLA, S.A. (A48416820)
26. JOSE ANGEL BUSTO TRUEBA (14**14**N)
27. PORTI-BUS, S.L. (B48192611)
28. RAFA BUSAK, S.L. (B48492920)
29. SAN MILLÁN BUS, S.A. (A48211189)
30. SERVICIOS LIBERY 2020, S.L. (B24733495)
31. SOLETO BUS, S.L. (B48954945)

QUINTO: Imponer a las responsables de la infracción las siguientes multas:

Empresa	Sanción (€)
ALEGRÍA HERMANOS, S.A.	7.983
ANTONIO BLANCO E HIJOS, S.L.	38.150
AUTOBUSES CADIÑANOS, S.L.	12.068
AUTOBUSES CUADRA, S.A.	178.447
AUTOBUSES DE LUJUA, S.L.	11.463
AUTOBUSES GARAIGORDOBIL, S.L.	3.256
AUTOBUSES JUANTXU, S.L.	6.580
AUTOCARES ALBA, S.L.	20.283
AUTOCARES DE ZALLA, S.L.	64.139
AUTOCARES DEL ZADORRA, S.L.	11.877

AUTOCARES MALLABIA, S.L.	11.636
AUTOCARES OLEA, S.L.	27.933
AUTOCARES SOBRÓN, S.L.	56.742
AUTOKARRAK IZURIETA, S.L.	4.869
BUSTINDUI BIDAIAK, S.L.	27.778
EIBAR BUS, S.L.	38.749
EREAGA BIDAIAK, S.L.	8.519
EXCURSIONES ARTIBAI, S.L.U.	7.203
EXCURSIONES JAI ALAI, S.L.	36.623
EXCURSIONES TÚÑEZ SÁNCHEZ, S.L.	34.183
GERNIKA BIDAIAK, S.L.	12.611
GOKO TOUR, S.L.	29.181
GRAN TURISMO ARABA, S.A.	35.683
HIJAS DE JOSÉ SARASOLA AUTOCARES, S.L.	4.401
J.M. VIGIOLA, S.A.	46.850
JOSÉ ÁNGEL BUSTO TRUEBA	1.500
PORTIBUS, S.L.	16.790
RAFA BUSAK, S.L.	7.142
SAN MILLÁN BUS, S.A.	19.647
SERVICIOS LIBERY 2020, S.L.	59.794
SOLETO BUS, S.L.	34.893

SEXTO: Intimar a las empresas sancionadas para que, en lo sucesivo, se abstengan de realizar conductas semejantes a la tipificada y sancionada en la presente Resolución.

SÉPTIMO: Ordenar a las empresas sancionadas que, en el plazo de un mes desde el abono de la multa impuesta, justifiquen ante la Dirección de Investigación de LEA/AVC la ejecución del referido abono.

OCTAVO: Declarar que no se ha acreditado la existencia de prácticas prohibidas por parte de las siguientes entidades:

1. AGRUPACIÓN ALAVESA DEL TRANSPORTE (G01023936)
2. ANCARTOUR, S.L. (B45409125)
3. ASINTRA PAÍS VASCO (G28715837)
4. ASOCIACIÓN AUTOCARES UNIDOS DISCRECIONALES DE VIZCAYA (AUNDI) (G48481519)
5. ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA) (G28835924)
6. AUTOBUSES DARÍO, S.L. (B20632436)
7. AUTOBUSES HERMANOS ARRIAGA, S.A. (A01020080)
8. AUTOBUSES JIMÉNEZ, S.L. (B26008359)

9. AUTOBUSES LA UNIÓN, S.A. (A48944045)
10. AUTOBUSES ONIEVA, S.L. (B01126606)
11. AUTOBUSES PARRA, S.L. (B31197320)
12. AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L. (B09015447)
13. AUTOCARES JON ANDER, S.L.U. (B95788469)
14. AUTOCARES SIMÓN, S.L. (B48456255)
15. AUTOCARES VICTOR BAYO, S.L. (B40156598)
16. BARRIO AUTOBUSAK, S.L. (B95593539)
17. BUS ALCONADA, S.L. (B95635140)
18. BUS-DEOBRIGA, S.L. (B09285719)
19. CARROCERÍAS SACONI, S.L. (B48460547)
20. CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) (G87167623)
21. DIREBUS (G88056734)
22. DIREBUS GIPUZKOA (G72511058)
23. GUTI-BUS BIDAIAK, S.L. (B95222642)
24. LA BURUNDESA, S.A. (A31003627)
25. LOGROZA, S.L. (B50003177)
26. RIOJANA DE AUTOCARES, S.L. (B26049825)
27. SOCIEDAD DE AUTOMÓVILES DEL RIO ALHAMA, S.A. (A31016074)
28. ZUREKIN BUS, S.L. (B95539417)

NOVENO: Resolver sobre la práctica de pruebas conforme a lo expresado en el epígrafe *VII.1* de la presente Resolución.

DÉCIMO: Desestimar la celebración de la vista, conforme a lo expresado en el epígrafe *VII.2* de la presente Resolución.

UNDÉCIMO: Resolver sobre la confidencialidad relativa a la documentación aportada por las empresas, conforme a lo expresado en el epígrafe *VII.3* de la presente Resolución

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de LEA/AVC y a la Dirección de Competencia de la CNMC. Asimismo, notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de su notificación.