



**INF/DP/0002/14 INFORME SOBRE
LOS PLIEGOS DEL ACUERDO
MARCO PARA EL SUMINISTRO DE
VEHÍCULOS TURISMO**

20 de marzo de 2014

Índice

I. ANTECEDENTES	3
<hr/>	
II. CONTENIDO	4
<hr/>	
III. OBSERVACIONES	6
III.1 Valoración general	6
III.2 Observaciones particulares	7
III.2.1 Utilización del acuerdo marco frente a otros sistemas de adquisición ..	7
III.2.2 Duración del acuerdo marco y de los contratos derivados del mismo ..	8
III.2.3 Requisitos mínimos de solvencia económica y financiera	8
III.2.4 Requisitos mínimos de solvencia técnica o profesional	9
III.2.5 Documentación exigida a las empresas extranjeras	10
III.2.6 Criterios evaluables mediante la aplicación de la formula lógica SI/NO	11
III.2.7 Limitación de vehículos ofertados por cada licitador	12
III.2.8 Segunda licitación en la adjudicación de contratos basados en el acuerdo marco	13

El Consejo, en Sala de competencia, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su reunión de 20 de marzo de 2014, ha aprobado el presente informe, relativo a los **Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) y de Prescripciones Técnicas (PPT) que rigen la celebración del Acuerdo Marco para la adopción de tipo del suministro de vehículos turismo, con destino a la Administración General del Estado, sus Organismos Autónomos, Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social, Entidades Públicas Estatales, y otros organismos adheridos**, en el que se analizan las implicaciones de los mismos desde el punto de vista de la competencia efectiva en los mercados y la regulación económica eficiente.

La solicitud de informe tuvo entrada en esta Comisión el 5 de marzo de 2014. La documentación recibida consiste en una versión de los mencionados Pliegos.

Este informe se aprueba, a solicitud del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en ejercicio de las competencias consultivas de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en aplicación del artículo 5.2 de la *Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*.

I. ANTECEDENTES

La *Orden EHA/1049/2008, de 10 de abril, de declaración de bienes y servicios de contratación centralizada* establece entre los bienes objeto de contratación centralizada los vehículos a motor para el transporte de personas y mercancías, tales como motocicletas, automóviles de turismo, todo terreno, vehículos industriales y autobuses con cualquier clase de equipamiento específico.

El *Acuerdo Marco 14/2009 para el suministro de vehículos turismos mediante el procedimiento especial de adopción de tipo establecido en el artículo 190.3.b) de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, con destino a la Administración General del Estado, sus Organismos Autónomos, Entidades Gestoras y Servicios comunes de la Seguridad Social, Entidades Públicas Estatales y otros organismos a los que se refiere el artículo 189 de la citada Ley 30/2007*, constituye el mecanismo para la contratación centralizada que daba cumplimiento a la citada Orden y que se encuentra vigente en la actualidad.

Este Acuerdo Marco entró en vigor el 1 de julio de 2010, con un plazo inicial de duración de dos años, susceptible de prórroga por otros dos años, por lo que está previsto que expire el 30 de junio de 2014.

En este contexto, y en línea con la estrategia para la centralización de los contratos de suministro y servicios comunes contenido en el informe de la

Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas, el Acuerdo Marco objeto de análisis viene a sustituir al vigente hasta el 30 de junio de 2014.

De conformidad con lo establecido en el artículo 206.3.b del *Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP)*, la contratación se efectuará a través del procedimiento especial de adopción de tipo por la Dirección General de Racionalización y Centralización de la Contratación.

Por su parte, la **figura del acuerdo marco**, se contempla en el TRLCSP en los arts. 196 a 198. En dichos preceptos se indica que *“los órganos de contratación del sector público podrán concluir acuerdos marco con uno o varios empresarios con el fin de fijar las condiciones a que habrán de ajustarse los contratos que pretendan adjudicar durante un período determinado, siempre que el recurso a estos instrumentos no se efectúe de forma abusiva o de modo que la competencia se vea obstaculizada, restringida o falseada”*.

Igualmente se precisa, entre otros requisitos, que *“la duración de un acuerdo marco no podrá exceder de cuatro años, salvo en casos excepcionales, debidamente justificados”* y que *“sólo podrán celebrarse contratos basados en un acuerdo marco entre los órganos de contratación y las empresas que hayan sido originariamente partes en aquél. En estos contratos [...], las partes no podrán, en ningún caso, introducir modificaciones sustanciales respecto de los términos establecidos en el acuerdo marco”*.

II. CONTENIDO

Los **PCAP** contienen veinte cláusulas, además de cinco anexos.

Las cláusulas están referidas al objeto y destinatarios del acuerdo marco, el órgano de contratación, la naturaleza del acuerdo marco, régimen jurídico aplicable y documentos de carácter contractual, plazo de duración, valor estimado, bienes a suministrar así como su precio y plazo máximo de entrega, condiciones de aptitud para contratar con el sector público, procedimiento de celebración del acuerdo marco, contenido y presentación de las proposiciones, criterios de adjudicación, calificación y valoración de las proposiciones, adjudicación del acuerdo marco, garantías, formalización del acuerdo marco, ejecución y órgano responsable, resolución del acuerdo marco, contratos basados en el acuerdo marco, derechos y obligaciones de las partes, prerrogativas de la Administración, régimen de invalidez, de recursos y jurisdicción competente.

Los anexos se refieren a la relación de tipos, subtipos y clases de los bienes a suministrar y precio máximo de licitación; la declaración responsable de cumplimiento de las condiciones establecidas legalmente para contratar con la administración; el software de presentación de ofertas (proteo); los criterios de valoración; y el modelo de relación de centros de asistencia técnica.

Los **PPT** contienen **4 apartados**, referidos a los bienes objeto del acuerdo marco, los tipos, las características de cada tipo y un glosario de términos.

Las **principales características de la licitación** son las siguientes:

- a) Ámbito objetivo: el objeto del acuerdo marco está integrado por la adopción de los tipos contratables para el suministro de vehículos turismos que se detallan en el anexo I del pliego.
- b) Contratos basados en el acuerdo marco: con carácter general, los contratos basados en el acuerdo marco se adjudicarán con arreglo a los términos fijados en el mismo, sin necesidad de convocar a las partes a una nueva licitación. No obstante, se deja la puerta abierta a convocar una licitación para su adjudicación si el organismo petitionario no está en disposición de poder seleccionar el producto económicamente más ventajoso para cubrir sus necesidades, así como en el supuesto de que las circunstancias puntuales del mercado, el volumen del pedido u otros motivos debidamente justificados aconsejen una segunda licitación.
- c) Ámbito subjetivo: el ámbito obligatorio se compone de la Administración General del Estado, organismos autónomos, entidades de la Seguridad Social y entidades públicas estatales. No obstante, este acuerdo será ampliable a sociedades y fundaciones estatales así como a Comunidades Autónomas y Entidades Locales y entes públicos dependientes de ellas.
- d) Tipos de bienes a suministrar: dentro del acuerdo marco se describen los siguientes tipos de bienes:
 - Tipo 01: Automóviles de servicio
 - Tipo 02: Berlinas
 - Tipo 03: Monovolúmenes
 - Tipo 04: Todocaminos
 - Tipo 05: Todoterrenos
 - Tipo 06: Automóviles ecoeficientes
 - Tipo 70: Kits

En el anexo I del pliego se relacionan los tipos, subtipos y clases de los bienes a suministrar, con indicación de los precios máximos de licitación.

El pliego de prescripciones técnicas (PPT) detalla las condiciones que regirán los suministros, así como las especificaciones técnicas que deben cumplir los bienes a suministrar.

- e) Criterios de valoración de las proposiciones: a modo de resumen, para la valoración de los vehículos ofertados se considerarán los siguientes criterios:

- Precio hasta 55 puntos
 - Precio de kits del vehículo hasta 10 puntos
 - Aspectos técnicos hasta 20 puntos
 - Aspectos medioambientales hasta 10 puntos
 - Amplitud de oferta de kits hasta 5 puntos
- f) Duración: la duración del acuerdo marco será de 2 años (con posibilidad de prórroga por otros dos años más) y todos los organismos se incorporarán conforme vayan finalizando los contratos vigentes.
- g) Valor estimado: el valor máximo estimado, excluido el IVA, del conjunto de contratos contemplados durante la duración total del acuerdo marco asciende a noventa millones de euros (90.000.000 €). La financiación de los contratos basados en el presente acuerdo marco corresponderá a los organismos peticionarios.

III. OBSERVACIONES

III.1 Valoración general

En primer lugar, y como se ha tenido la oportunidad en señalar en otros informes similares relativos a Acuerdos Marco, la CNMC comparte y valora positivamente las iniciativas dirigidas a lograr una mayor eficiencia en la utilización de los recursos públicos.

Las iniciativas puestas en marcha para la centralización de contratos presentan, no obstante, una problemática específica desde la óptica de competencia. Es necesario encontrar un equilibrio entre el objetivo de una mayor eficiencia en la utilización de los recursos públicos que se logra con la centralización y el respeto a los principios garantizadores de una competencia efectiva¹, entre otros: i) facilitar la libertad de acceso a la licitación, ii) evitar la discriminación entre operadores, iii) reducir los riesgos de concentración del número de operadores y iv) contrarrestar las mayores facilidades de comportamientos colusivos.

En lo referente al recurso a los acuerdos marco, el legislador estatal ya introdujo ciertas limitaciones a su utilización. El TRLCSP afirma que *el recurso a estos instrumentos no se efectúe de forma abusiva o de modo que la competencia se vea obstaculizada, restringida o falseada*.

Por este motivo, se valora de forma especialmente positiva la remisión de los Pliegos analizados en este informe por parte del órgano proponente, el Ministerio de Hacienda y Administraciones públicas, y se recuerda nuevamente

¹ En parte estas consideraciones ya fueron recogidas en la [Guía sobre Contratación Pública y Competencia](#) de la CNC, en especial las páginas 12 y 13.

la idoneidad de este tipo de informes previos por parte de las autoridades de competencia de cara a poder pronunciarse sobre los posibles obstáculos a la competencia efectiva.

Atendiendo a lo anterior, del análisis de los Pliegos comentados y sin perjuicio de que **se consideran justificados los motivos de eficiencia alegados por el Ministerio** para centralizar la compra de vehículos turismo en el sector público estatal, **se desprenden una serie de cuestiones** sobre las que, sobre la base de la promoción de la competencia y de la aplicación de los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación, propios de la regulación económica eficiente, que delimitan las evaluaciones de esta autoridad, cabe realizar las siguientes observaciones particulares.

III.2 Observaciones particulares

Teniendo en cuenta los razonamientos anteriores, la CNMC plantea las siguientes observaciones en relación con ciertos elementos:

III.2.1 Utilización del acuerdo marco frente a otros sistemas de adquisición

La extinta CNC ya expresó en su Guía sobre Contratación Pública y Competencia² la preferencia por los sistemas dinámicos de contratación frente a los acuerdos marco en el caso de recurrir a la contratación centralizada. Con la utilización de un acuerdo marco no existe la posibilidad de incorporación de otros operadores no participantes en el mismo durante su vigencia, constituyendo esta circunstancia una barrera de entrada a los contratos derivados para los operadores que no participan en el acuerdo marco.

Frente a ello, los sistemas dinámicos de adquisición, regulados en los artículos 199 a 202 del TRLCSP, permiten que cualquier operador interesado que cumpla los requisitos que se establezcan pueda participar en los mismos una vez se han iniciado.

Esta circunstancia hace que constituyan una opción menos restrictiva para la competencia efectiva, por lo que sin perjuicio de los posibles impedimentos técnicos que actualmente puedan existir³, desde la óptica de competencia, constituyen una alternativa preferente frente a los acuerdos marco.

Por ello, desde esta autoridad se recomienda que, dada la frecuencia con que en la actualidad diferentes Administraciones Públicas están recurriendo a las

² [Guía sobre Contratación Pública y Competencia. www.cnmc.es](http://www.cnmc.es)

³ El sistema dinámico de adquisición exige que se ponga en marcha un sistema de tramitación electrónica de la documentación relativa al expediente que, según señala el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, todavía no estaría operativo.

vías comentadas de racionalización técnica de la contratación⁴ se tomen las medidas oportunas, financieras y de recursos humanos, para acelerar su puesta en funcionamiento y la posibilidad real de su utilización sistemática. En este caso, dado que la vigencia del acuerdo marco proyectado se iniciaría en la segunda mitad de la anualidad en curso, en la que los impedimentos técnicos comentados pueden haber desaparecido, parece todavía más procedente si cabe plantearse la vía alternativa del sistema dinámico de adquisición.

III.2.2 Duración del acuerdo marco y de los contratos derivados del mismo

Dado que el acuerdo marco, como se acaba de señalar, supone un cierre temporal del mercado, la duración del mismo y de los contratos derivados deberían establecerse por plazos no excesivamente amplios. Especialmente si como ocurre con los sistemas dinámicos de contratación, existen otros mecanismos de centralización de la contratación pública que estarán operativos en los próximos años, y que permiten mayores niveles de competencia efectiva.

Por ello, sería conveniente la revisión de la duración prevista en los pliegos para el acuerdo marco (dos años que podrán ser objeto de prórroga por mutuo acuerdo sin que se puedan superar los cuatro años de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196.3 del TRLCSP), con la finalidad de que las barreras de entrada para los operadores no participantes en el acuerdo marco no resulten excesivas. Especialmente si tenemos en cuenta la posibilidad en un futuro próximo de acudir al sistema dinámico de adquisición.

Por esta misma razón, la posibilidad de acudir a la prórroga de hasta dos años que permite el acuerdo marco, deberá ser evaluada de forma restrictiva por el órgano de contratación, realizando un examen exhaustivo sobre su necesidad y proporcionalidad.

Por otro lado, se valora positivamente que el término de vigencia del acuerdo marco limite el plazo en el que podrán adjudicarse y ejecutarse los contratos basados en el mismo⁵, evitando una prolongación innecesaria y desproporcionada de la vigencia de aquellos.

III.2.3 Requisitos mínimos de solvencia económica y financiera

El apartado 3 de la cláusula VIII de los PCAP establece que *“los licitadores deberán tener un volumen de negocios adecuado para la ejecución de los*

⁴ Entre ellas cabe citar el acuerdo marco, pero también los sistemas dinámicos y las centrales de contratación.

⁵ En la cláusula V y en la cláusula XVIII se limita el plazo en el que pueden adjudicarse los contratos basados en el acuerdo marco al plazo de vigencia del mismo.

contratos basados en el presente acuerdo marco. El volumen global de negocios acumulado, de los últimos tres años, deberá ser superior a 25.000.000,00 €”.

Con carácter general, los requisitos de solvencia excesivamente restrictivos en contratación pública impiden que operadores que podrían cumplir adecuadamente con el objeto de los contratos puedan acceder a licitaciones, resintiéndose por ello la competencia en el proceso de contratación pública.

La cifra de volumen global de negocios acumulado de los últimos tres años para los licitadores que quieran participar en el acuerdo marco se considera excesiva, siendo razonable pensar que impedirá el acceso a operadores que podrían estar en disposición de realizar ofertas y responsabilizarse de la ejecución de los contratos basados en el acuerdo marco sin que con ello se resienta el interés público.

En efecto, partiendo de la base de que existe una gran variedad de tipos a los que se pueden presentar ofertas, y dado que la estructura del propio acuerdo marco permite que no se deban presentar ofertas a todos los tipos ni a distintos modelos, la exigencia de un umbral tan elevado se considera desproporcionado en relación con la capacidad de elección de los operadores para poder ofertar. Por ello se recomienda la revisión a la baja de este requisito de solvencia económica y financiera.

III.2.4 Requisitos mínimos de solvencia técnica o profesional

La valoración general del impacto negativo sobre la competencia de requisitos de solvencia económica excesivos efectuada en el apartado anterior resulta también aplicable al caso de los requisitos de solvencia técnica o profesional.

El apartado 4 de la cláusula VIII de los PCAP contiene determinados requisitos en relación con la solvencia técnica que pueden ser calificados como excesivos, restringiendo injustificadamente la concurrencia al menos de dos formas.

En primer lugar, se exige que para garantizar la cobertura en todo el territorio nacional, los licitadores cuenten con un mínimo de cuarenta centros de asistencia técnica, propios o concertados, un centro de asistencia técnica propio o concertado en cada Comunidad Autónoma, y centros de asistencia que garanticen la cobertura de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

Este requisito está impidiendo el acceso al acuerdo marco a un número relevante de operadores de ámbito local, o de un ámbito territorialmente limitado, que podrían servir de suministradores del objeto de la licitación a numerosos órganos de contratación en todo el territorio del Estado. En particular, estos requisitos resultarán claramente desproporcionados en el caso

de que se adhieran al acuerdo marco Comunidades Autónomas y entidades locales.

Por una parte, se debería prescindir del criterio territorial por otro que efectivamente garantizara una adecuada prestación y calidad de los servicios contratados (por ejemplo, la mayor celeridad en el suministro de vehículos o en las tareas de reposición).

Por otra parte, en los contratos basados en el acuerdo marco, la garantía de la cobertura en todo el territorio nacional no deberá contener requisitos que supongan una discriminación injustificada o desproporcionada a operadores que cuenten con una red territorial más reducida.

A este respecto se recuerda que, independientemente de su falta de adecuación a los principios de contratación pública, el artículo 18.2 de la *Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado*, establece que serán consideradas actuaciones que limitan el libre establecimiento y la libre circulación los requisitos discriminatorios para la adjudicación de contratos públicos basados directa o indirectamente en el lugar de residencia o establecimiento del operador, y entre ellos se incluye específicamente que el establecimiento o el domicilio social se encuentre en el territorio de la autoridad competente, o que se disponga de un establecimiento físico dentro de su territorio.

En segundo lugar, con la finalidad de garantizar el mantenimiento de los productos ofertados, en los PCAP se exige que los licitadores posean la condición de fabricantes o empresa filial de los productos ofertados, o que cuenten con la autorización del fabricante o distribuidor para el mantenimiento de los productos.

La obligación de ser fabricantes de los vehículos restringe injustificadamente la concurrencia en la oferta mientras que la exigencia de autorización de aquel deja peligrosamente en manos de aquellos la capacidad de reducir la oferta de licitadores, existiendo un nulo incentivo a concederlas si tienen decidida su participación por lo que debería replantearse su existencia desde la óptica de los principios de necesidad, proporcionalidad y mínima restricción.

III.2.5 Documentación exigida a las empresas extranjeras

El apartado 1 de la cláusula X de los PCAP, al regular el contenido de las proposiciones que presenten los licitadores, establece las empresas extranjeras deberán presentar la documentación exigida traducida al castellano por un Intérprete Jurado en activo, habilitado a tal efecto por la Oficina de Interpretación de Lenguas del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

De forma similar, la cláusula XII establece esta misma obligación para las empresas extranjeras en la presentación de la documentación necesaria para la calificación y valoración de las proposiciones.

Se debería valorar si las traducciones exigidas pueden ser realizadas por otros profesionales con acreditada capacitación técnico-lingüística, eliminando la reserva de dicha actividad a los traductores jurados habilitados por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, en caso de que no fuera estrictamente necesario⁶.

En definitiva, la reserva de actividad en la prestación de los servicios de traducción solo debería mantenerse si no existen otras alternativas que permitan acreditar o garantizar adecuadamente la fiabilidad de las traducciones realizadas por otros profesionales capacitados.

III.2.6 Criterios evaluables mediante la aplicación de la fórmula lógica SI/NO

En el apartado 2.4 de la cláusula XI de los PCAP se indica que *“en aquellos criterios en los que se aplique la fórmula lógica SI/NO, se asignará la totalidad de los puntos en el caso de que se cumplimente SI, y cero puntos en el caso de que se cumplimente NO o no sea cumplimentado”*.

Esta ponderación de la puntuación que se polariza en los extremos señalados puede suponer una alteración del principio de neutralidad tecnológica en aquellos casos en que existan alternativas que razonablemente puedan conseguir el objetivo buscado con dicho criterio y que no obtengan puntuación alguna. Adicionalmente, en la medida en que la ponderación otorgada a estos criterios evaluables mediante la fórmula lógica SI/NO sea alta, se podría estar limitando la capacidad de determinados operadores en el acceso a la licitación.

En el caso que nos ocupa, y tras examen del Anexo IV de los PCAP en donde se concretan los casos a los que resultaría aplicable dicha fórmula, se ha podido constatar que esta valoración se establece principalmente en supuestos muy específicos relacionados con la seguridad y otorgándoles una ponderación limitada.

No obstante, con carácter general y de cara a futuros acuerdos marco, los órganos de contratación competentes deberían tener en cuenta los razonamientos expresados en este apartado para garantizar de forma efectiva una puntuación ponderada de aquellas otras posibles soluciones que, en base al principio de neutralidad tecnológica, pudieran ser igualmente efectivas.

⁶ La reserva de actividad en la prestación de servicios de traducción ha sido valorada por la CNMC en el *IPN/DP/0004/14 Informe de Proyecto Normativo Anteproyecto de Ley de Patentes*, disponible en www.cnmc.es.

III.2.7 Limitación de vehículos ofertados por cada licitador

Por un lado, el apartado 3.2 de la cláusula XI de los PCAP, relativa a los criterios de adjudicación de los acuerdos marco, establece en dos párrafos diferentes una limitación de vehículos que pueden ser ofertados por cada licitador.

En el primer párrafo se señala que *“se desecharán todas las ofertas de un licitador de vehículos iguales en una misma clase, eligiéndose la de menor precio y desechándose las restantes. En el caso de haber varias del mismo precio, se considerará únicamente la primera en orden de presentación”*

Por su parte, el párrafo segundo establece que *“cada licitador sólo podrá ofertar el mismo vehículo a una única clase, considerando la misma definición de mismo vehículo del párrafo anterior, [...]. En el caso de que un licitador incumpla esta condición, el vehículo sólo se tendrá en cuenta en la clase de mayor precio de licitación, desechándose en las restantes.”*

La redacción de estos dos párrafos parece ser contradictoria, sin que quede clara la opción por el menor o el mayor precio del vehículo, por lo que se recomienda una nueva redacción que no induzca a confusión a los operadores a la hora de presentar la oferta ni en el momento de la valoración de las proposiciones que estos presenten por parte del órgano de contratación.

Por otro lado, los apartados 3.3, 3.4 y 3.5 de la cláusula XI de los PCAP determinan que la selección de los vehículos parece seguir tres fases. Se deduce que el parámetro “precio” se emplea en todas las fases: primero para excluir a todos los vehículos *“iguales para cada clase”*, en cuyo caso, si hay empate entre los que se consideren el mismo vehículo *“se seleccionará el vehículo de menor precio”*. A continuación, se pasa a puntuar a los vehículos que hayan pasado el filtro del menor precio, fase en la que el precio sirve también para puntuar. Finalmente, tras la puntuación de todos los parámetros, incluido el precio, en caso de que distintos operadores hayan ofertado el mismo vehículo al mismo precio, *“sólo se mantendrá el que hubiera obtenido una puntuación mayor, excluyéndose a los demás”*.

De lo que se deduce que existe un primer filtro para cada vehículo consistente en que se selecciona el de menor precio, para a continuación, valorarse el resto de factores, tras lo cual se opta por el de mayor puntuación.

Resulta altamente confusa la situación descrita, pudiendo afectar a la concurrencia efectiva de ofertas. Si lo que se pretende conseguir con este procedimiento es que todos los parámetros puntuables estén supeditados al precio, de forma que sirvan únicamente para desempatar en caso de que el precio ofertado sea el mismo, debería optarse por un mecanismo puro y transparente de selección de la oferta más ventajosa económicamente en base al precio (tradicionalmente denominada subasta). Si son otros los objetivos perseguidos con ese diseño convendría explicar de forma clara los criterios a tener en cuenta.

III.2.8 Segunda licitación en la adjudicación de contratos basados en el acuerdo marco

El apartado primero de la cláusula XVIII de los PCAP, que establece el procedimiento de adjudicación de los contratos basados en el acuerdo marco, señala que *“con carácter general, los contratos basados en el presente acuerdo marco se adjudicarán con arreglo a los términos fijados en el mismo, sin necesidad de convocar a las partes a una nueva licitación. No obstante, la adjudicación de los contratos basados en el acuerdo marco se efectuará convocando a las partes a una nueva licitación cuando el organismo petitionario no esté en disposición de poder seleccionar entre los adjudicatarios del acuerdo marco el producto económicamente más ventajoso para cubrir sus necesidades, así como en el supuesto de que las circunstancias puntuales del mercado, el volumen del pedido u otros motivos debidamente justificados aconsejen una segunda licitación”*.

Debe resaltarse que si bien uno de los motivos que habitualmente se señalan en favor de la utilización de los acuerdo marco radica en la agilidad en la contratación derivada del mismo, el hecho de acudir a una nueva licitación supone inducir competencia adicional entre los adjudicatarios, lo que se valora positivamente y puede permitir obtener precios más ajustados, evitando el riesgo de que las condiciones iniciales queden obsoletas por la propia evolución del mercado⁷.

Esta competencia adicional vendrá favorecida, de manera concreta, mediante una definición más precisa de las necesidades a satisfacer para el órgano de contratación, así como del objeto del contrato de que en cada caso se trate.

Por ello, desde la óptica de competencia, más que justificar por qué se acude a licitaciones derivadas del acuerdo marco sería más recomendable cambiar el enfoque de forma que realizar esas licitaciones derivadas fuera la regla general y que lo que efectivamente se debiera justificar fuera la no convocatoria de las mismas.

⁷ [“Centrales de Compras en el Abastecimiento del Sector Público. Aplicación a una posible plataforma centralizada de compra de medicamentos y productos sanitarios para el Sistema Nacional de Salud español”](#). Fundación SEPI-INAP. Octubre 2012.

