



VICEPRESIDENCIA
PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO
DE HACIENDA

SUBSECRETARÍA

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES

Recurso nº 456/2024 C.A. Illes Balears 25/2024

Resolución nº 672/2024

Sección 2ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 30 de mayo de 2024.

VISTO el recurso interpuesto por D. A.C.G., en representación de MULTIAUTO PALMA, S.L., contra su exclusión del lote nº 1 del procedimiento para contratar el *“Suministro de diez vehículos blancos iguales tipo turismo de propulsión 100% eléctrica (VE) destinados al departamento de servicios sociales y un vehículo blanco tipo furgoneta de propulsión 100% eléctrica (VE) destinado a la Biblioteca Jaume Bover de Andratx”*, expediente 8005/2023, convocado por el Ayuntamiento de Andratx; este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. En fecha de 16 de octubre de 2023 el órgano de contratación acordó, mediante Decreto número 2023-2801, la aprobación del expediente de contratación correspondiente al suministro diez vehículos blancos iguales tipo turismo de propulsión 100% eléctrica (VE) destinados al departamento de servicios sociales y un vehículo blanco tipo furgoneta de propulsión 100% eléctrica (VE) destinado a la Biblioteca Jaume Bover de Andratx, cuyo objeto se divide en dos lotes, ascendiendo su valor estimado a 350.000 euros.

Segundo. En fecha de 20 de octubre de 2023 el departamento de Contratación envió el anuncio de licitación, a la Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, publicándose el anuncio en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 11 de noviembre de 2023, así como en el *“Diario Oficial de la Unión Europea”* el 3 de noviembre de 2023.

Tercero. En fecha de 1 de diciembre de 2023 se reunió la mesa de contratación para la apertura del sobre/archivo electrónico que contenía la documentación administrativa de los



licitadores que concurrieron a la presente licitación, cinco en total para el lote nº 1 del contrato; entre los que se halla la mercantil aquí actora.

Revisada la documentación, la mesa acordó la admisión de los licitadores.

Cuarto. En la misma sesión, la mesa de contratación procedió a la apertura de los sobres/archivos electrónicos que contenían la documentación relativa a los criterios automáticos evaluables mediante una fórmula.

Revisada la documentación presentada por los licitadores, la mesa comprobó que los licitadores DIBAUTOPLUS, S.A. y MULTIAUTO PALMA, S.L., no presentan la documentación relativa a la ficha técnica de los vehículos, tal y como establece el punto C relativo a la DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN, del cuadro de criterios de adjudicación del contrato, del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante, PCAP).

En ese sentido, la mesa de contratación acordó requerir a dichos licitadores, para que, en el plazo de 3 días hábiles, subsanasen la información relativa a la ficha técnica de los vehículos ofertados, presentando la correspondiente ficha técnica, sin que ello implicase una modificación de la oferta presentada, advirtiéndoles que en el caso de no subsanar la deficiencia señalada o modificar la oferta presentada, se les excluirá de la presente licitación.

Quinto. En fecha de 20 de diciembre de 2023 se reunió la mesa de contratación para la revisión de la documentación aportada en plazo y forma por los licitadores, requerida por el servicio de contratación en fecha 13 de diciembre de 2023, y concluyó que ambas mercantiles habían subsanado la información relativa a la ficha técnica de los vehículos ofertados.

Asimismo, se remitió la documentación relativa a los criterios automáticos evaluables mediante una fórmula, así como las fichas técnicas de los vehículos, al técnico municipal, para que emitiese informe sobre el cumplimiento de los aspectos técnicos de los vehículos ofertados en el lote nº 1 y la valoración de los criterios automáticos.



Sexto. En fecha de 1 de febrero de 2024 el ingeniero municipal emitió informe en relación con la documentación presentada por la mercantil MULTIAUTO PALMA, S.L., en el que manifestaba lo siguiente:

“• MULTIAUTO PALMA S.L. ha propuesto un vehículo cuyo maletero presenta un volumen total de 270 litros, inferior al mínimo especificado en el pliego técnico de 300 litros para el maletero. No obstante, en la declaración responsable presentada el día 18/12/2023 con título «aclaración equipamiento lote 1 fdo», dicho titular afirma que el vehículo cumple con los requisitos mínimos de capacidad de maletero sin abatir asientos (300 litros) porque el vehículo lleva instalada una rejilla separadora de carga entre el habitáculo de los pasajeros y el maletero.

• Con este hecho, el titular cumpliría con este requisito si acredita lo siguiente: que el vehículo con la rejilla mencionada está homologado (puesto que la homologación del vehículo es un requisito). En el documento de homologación a presentar tienen que constar todas las características del vehículo ofertado y entre ellas debe constar de forma clara y explícita la rejilla en cuestión, además de que este documento deberá estar expedido por un organismo oficial de homologación de vehículos.

• Por todo ello, se debe requerir a dicho titular la documentación siguiente: documento de homologación del vehículo en el cual conste la rejilla en cuestión, expedido por un organismo oficial de homologación de vehículos”.

Séptimo. En fecha de 5 de febrero de 2024 la mesa de contratación se reunió para la valoración de la documentación presentada por la mercantil MULTIAUTO PALMA, S.L. y acordó, en virtud del informe emitido por el ingeniero municipal citado y conforme al apartado séptimo del Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT), en el cual se indica que: *“los vehículos estarán homologados conforme a la normativa que resulte de aplicación según la categoría del vehículo (homologación europea, nacional o individual)”*, requerir a la mercantil para que en el plazo de 5 días naturales, presentase documento de homologación del vehículo en el cual constase la rejilla en cuestión, expedido por un organismo oficial de homologación de vehículos.



Octavo. En fecha de 15 de febrero de 2024 la mesa de contratación acordó, tras la revisión de la documentación requerida por el servicio de contratación en fecha 8 de febrero de 2024 y aportada en plazo por el licitador, remitir la documentación al técnico municipal para su revisión.

Noveno. En fecha de 4 de marzo de 2024 el ingeniero municipal emitió informe, en el que manifestaba lo siguiente:

“MULTIAUTO PALMA S.L. presentó una oferta en la cual el maletero del vehículo presenta un volumen total inferior al mínimo especificado en el pliego técnico de 300 litros, indicando en su propuesta que «el vehículo lleva instalado una rejilla separadora de carga entre el habitáculo de los pasajeros y maletero». Por parte de este Ayuntamiento, se consideró que esta propuesta planteaba dudas en cuanto a la homologación del modelo presentado, porque en la modificación propuesta se incluía una modificación del equipamiento original de un vehículo. En consecuencia, y con el fin de asegurar el cumplimiento del punto 7 del pliego técnico, se requirió al licitador para que acreditara la homologación del modelo presentado, por un organismo oficial.

En la última documentación presentada por éste, no se incluye tal acreditación. Según esto último se puede afirmar que el modelo ofertado no cumple con el pliego técnico. Por lo tanto este licitador no cumple los requisitos para continuar en el lote 1 de la licitación”.

De este modo, el ingeniero municipal propone la exclusión del licitador MULTIAUTO PALMA S.L. al incumplir los vehículos ofertados los requisitos mínimos exigidos en el pliego de prescripciones técnicas. En ese sentido, considera que el licitador no presenta un documento de homologación del vehículo en el cual conste la rejilla en cuestión, expedido por un organismo oficial de homologación de vehículos.

Por un lado, según el apartado segundo del pliego de prescripciones técnicas, los vehículos ofertados tendrán una capacidad mínima de maletero de 300 litros, sin abatir asientos.

Por otro lado, el apartado séptimo del citado pliego establece que “los vehículos estarán homologados conforme a la normativa que resulte de aplicación según la categoría del vehículo (homologación europea, nacional o individual)”.



Décimo. En fecha de 15 de marzo de 2024 la mesa de contratación se reunió para la valoración de la documentación presentada por el licitador y acordó, atendiendo al informe emitido por el ingeniero municipal, así como a la documentación presentada correspondiente al certificado expedido por un taller mecánico, el cual no se trata de un organismo oficial, y un documento con la información técnica sobre el vehículo expedido por el IDAE en el cual no constan las rejillas, la exclusión del licitador MULTIAUTO PALMA S.L. por incumplir los vehículos ofertados los requisitos mínimos exigidos en el PPT. Esta resolución fue notificada al recurrente en fecha de 21 de marzo de 2024.

Asimismo, la mesa valoró la documentación correspondiente a los criterios automáticos evaluables mediante una fórmula de los licitadores admitidos en los distintos lotes.

Undécimo. En fecha de 9 de abril de 2024 la mesa de contratación propuso al órgano de contratación que requiriese a la mercantil AUTOS MARCOS, S.A., licitador que ha presentado la oferta de mejor relación calidad-precio respecto al lote 1 relativo al suministro de diez vehículos blancos iguales tipo turismo de propulsión 100% eléctrica (VE) destinados al departamento de Servicios Sociales, para que presentase en el plazo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a aquel en que haya sido requerido para ello, la documentación acreditativa de que cumple las condiciones de solvencia económica o financiera técnica o profesional que se exigen en la cláusula letra F.1 y 2 del cuadro de características del pliego de cláusulas administrativas particulares, la representación, así como la constitución de la cantidad de TRECE MIL OCHOCIENTOS VEINTE EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS (13.820,20 €), referida a la garantía definitiva, de conformidad con la cláusula 19 del PCAP.

Duodécimo. En fecha de 12 de abril de 2024 el recurrente presentó recurso especial en materia de contratación ante el Registro Electrónico General de la Administración General del Estado contra la resolución de su exclusión de fecha 15 de marzo de 2024.

Decimotercero. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 56.2 de la 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 (en adelante, LCSP), el órgano de contratación ha



remitido a este Tribunal, junto con el expediente de contratación, un informe en el que se opone a la estimación del recurso por entender que su conducta resulta ajustada a Derecho

Decimocuarto. Con fecha de 23 de abril de 2024 la Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para formular alegaciones, trámite que no ha sido evacuado por ninguno de ellos.

Decimoquinto. El día 30 de abril de 2024 la Secretaria General del Tribunal, por delegación de éste, acordó otorgar la medida cautelar consistente en la suspensión del procedimiento de contratación respecto del lote n.º 1, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56.3 de la LCSP de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del citado texto legal, sea la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento de la medida adoptada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El presente Tribunal es competente para conocer este recurso de acuerdo con los artículos 46.2 y 4 de la LCSP y 11 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, así como en virtud del Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de Illes Balears sobre atribución de competencias de recursos contractuales de fecha 23 de septiembre de 2020 (BOE de fecha 3/10/2020).

Segundo. Se trata de un acto objeto de recurso especial en materia de contratación, al tratarse de un contrato de suministro que supera el umbral cuantitativo señalado en el artículo 44.1.a) de la LCSP.

Igualmente se trata de un acto recurrible al tratarse de la impugnación de la exclusión del procedimiento de contratación, con arreglo al apartado 2.b) de ese mismo artículo 44.

Tercero. La interposición del recurso se ha producido dentro del plazo legalmente establecido de conformidad con el artículo 50.1.c) LCSP.



Cuarto. La recurrente está legitimada para la interposición del presente recurso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48 de la LCSP pues su eventual estimación le depararía ser reintegrada al procedimiento de contratación.

Quinto. Fundamenta la actora su recurso en que el vehículo ofrecido cumple con el requisito del apartado séptimo del PPT de la presente licitación. A su juicio, la mera incorporación de una rejilla separadora del espacio de carga del maletero no se puede vincular a la exigencia de un informe de homologación del vehículo expedido por un organismo oficial, visto que el vehículo ya se encuentra homologado y no es necesario certificado adicional.

A más abundamiento, considera que no se les ha comunicado en virtud de qué normativa se basa el técnico del Ayuntamiento para solicitar la necesidad de ese informe.

De este modo, entiende que se ha adjuntado a la mesa toda la información necesaria para comprobar que el vehículo cumple con lo exigido en los pliegos que rigen la presente licitación y que, de acuerdo con la normativa vigente, su proposición cumple con todos los requisitos técnicos exigidos en aquéllos, no siendo la exclusión conforme a Derecho.

Sexto. Por su parte, el órgano de contratación reitera que la recurrente no cumple con los requisitos técnicos exigidos en el PPT.

Para ello, se remite a un informe del técnico de 22 de abril de 2024 que transcribe. En él se expone que la modificación afecta a actos reglamentarios aplicables, y que debe ser considerada una reforma del vehículo, detallando los actos de la manera que sigue:

“1. El vehículo en cuestión se clasifica como M1 porque entra dentro de la definición de “vehículos para el transporte de personas que cuentan con nueve plazas, incluida la del conductor”, según la normativa comunitaria aplicable al respecto (Reglamento 678/2011).

2. El artículo 1 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, afirma que “la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características,

equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización”.

3. En el mismo Real Decreto, el artículo 6, detalla que “se prohíbe la puesta en servicio o venta para este fin de los componentes y unidades técnicas independientes que no cumplan con los requisitos de la legislación que les sea de aplicación, cuando vayan a ser montados en vehículos destinados a circular por las vías públicas”.

4. El componente en cuestión consiste en una rejilla (o mampara) separadora de carga.

5. El Reglamento UE 2019/2144, artículo 4, punto 1, dice “los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio, así como todos los nuevos sistemas, componentes y unidades técnicas independientes introducidos en el mercado o puestos en servicio, disponen de una homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados y actos de ejecución adoptados en virtud de este”. Este punto, por tanto, dice claramente que el licitador pretende comercializar un vehículo cuyos componentes deben disponer de una homologación.

6. El mismo artículo, punto 5, indica “Los fabricantes se asegurarán asimismo de que los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes cumplan los requisitos aplicables enumerados en el anexo II con efecto a partir de las fechas señaladas en dicho anexo, los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo establecidos en los actos delegados y los procedimientos uniformes y especificaciones técnicas fijados en los actos de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, incluidos los requisitos relativos a: a) sistemas de sujeción, ensayos de colisión, integridad del sistema de combustible y seguridad eléctrica de alta tensión; b) usuarios vulnerables de la vía pública, visión y visibilidad; c) carrocería del vehículo, frenos, neumáticos y dirección; d) instrumentos a bordo, sistema eléctrico, alumbrado del vehículo y protección frente al uso no autorizado, incluidos ciberataques; e) comportamiento del conductor y del sistema, y f) construcción y características generales de los vehículos”. Los



sistemas de separación (de zona de carga y zona de pasajeros) se encuentran dentro del apartado a.

7. Dicho anexo II, para los sistemas de separación (aplicable a los vehículos de categoría M1) remite al reglamento 126 de Naciones Unidas para establecer sus requisitos. Este último reglamento es aplicable a “los dispositivos, suministrados como equipo no original del vehículo, destinados a proteger a los ocupantes de los vehículos de la categoría M1 del peligro resultante del desplazamiento del equipaje a las zonas de asiento del vehículo cuando se produce una colisión frontal”. Por tanto, aplica para este caso concreto.

8. Siguiendo con este último reglamento, en el punto 9 se afirma lo siguiente: “9.1. Toda modificación del tipo de sistema de separación o de los vehículos y las posiciones de instalación a los que es aplicable deberá notificarse a la autoridad de homologación de tipo que homologó el tipo de sistema de separación. La autoridad podrá entonces: 9.1.1. considerar que las modificaciones realizadas probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el sistema de separación sigue cumpliendo los requisitos; o 9.1.2. considerar que las modificaciones son suficientemente insignificantes para que los resultados especificados en el apartado 6 sean verificados con la información técnica aportada por el fabricante; o 9.1.3. exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de la realización de los ensayos. 9.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes en el Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificando las modificaciones, mediante el procedimiento establecido en el punto 5.3. 9.3. La autoridad competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a dicha extensión e informará de ello a las demás Partes en el Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de comunicación conforme con el modelo del anexo 1”.

9. Según el último punto, cuando se modifique el sistema de separación, se debe seguir el procedimiento indicado. El certificado de homologación expedido por un organismo oficial (que se requirió al licitador), correspondería a los documentos emitidos por la “autoridad de homologación” sobre la modificación del sistema de separación que se presente.



10. El hecho de presentar una declaración de un taller de reparación de vehículos en la cual se afirma cumplir con la normativa vigente, no es suficiente para acreditar la legalidad de dicha modificación, porque se está incumpliendo lo indicado en los 8 apartados anteriores, y muy especialmente el punto 8.

11. Por otra parte, el sistema de separación propuesto por el licitador, según fotografías adjuntadas en la documentación presentada día 13/2/2024, quedaría anclado únicamente a la estructura del vehículo en su parte posterior, sin cubrir la totalidad de la altura de la zona de carga.

12. Una vez revisada la documentación del apartado anterior, se pudo comprobar que dicho sistema de separación no cumple con el Reglamento (UE) 2018/858, anexo 1, parte A, punto 3.8.2.3.5: "Medición de la longitud de la zona de carga a) Si el vehículo no está equipado con una separación o un tabique, la longitud se medirá desde un plano vertical tangente al punto exterior más atrasado de la parte superior del respaldo del asiento hasta la parte interior del cristal, puerta o portón traseros en posición cerrada. b) Si el vehículo está equipado con una separación o un tabique, la longitud se medirá desde un plano vertical tangente al punto exterior más atrasado de la separación o el tabique hasta la parte interior del cristal, puerta o portón traseros, según el caso, en posición cerrada. c) Los requisitos relativos a la longitud se cumplirán, como mínimo, a lo largo de una línea horizontal situada en el plano longitudinal vertical que atraviesa la línea central del vehículo al nivel del suelo de carga". El licitador incumple el apartado c, porque, al trazar una línea (en el plano de simetría del vehículo) desde el portón hasta la parte inferior de la rejilla separadora (propuesta por el licitador) no se obtiene una línea horizontal (es decir, que la rejilla separadora propuesta no separa totalmente la zona de carga de la zona de pasajeros, sino que únicamente lo hace en parte). Por tanto, el licitador estaría incumpliendo este apartado.

13. Siguiendo con lo indicado en el apartado anterior y bajo criterio técnico de este Ayuntamiento, en caso de haber solicitado la homologación por parte del licitador, ésta no se hubiera concedido, al no cumplir con los requisitos técnicos de aplicación para este caso concreto.

CONCLUSIONES

- 1. El licitador no ha justificado adecuadamente la homologación de dicha modificación.*
- 2. Su oferta no cumple con el requisito de homologación que establece el punto 7 del pliego técnico ("los vehículos deberán tener homologación", el hecho de que en este punto del pliego se indiquen tres posibles homologaciones no exime del cumplimiento de disponer de al menos una homologación expedida por organismo oficial de homologación de vehículos, conforme a la normativa expuesta en este informe).*
- 3. Según estos dos puntos, su exclusión de la licitación para el lote 1, es correcta".*

Considera el órgano de contratación que, pudiendo ser ambigua la interpretación de lo dispuesto en los pliegos que rigen la presente contratación, su interpretación debería de hacerse de acuerdo con el Código Civil, y que en ese caso, la redacción del apartado séptimo del PPT es clara y precisa, no da lugar a ambigüedad. Lo que sí proporciona ambigüedad es la información que proporcionó el licitador, por lo que se solicitó aclaración para que se presentase documento de homologación del vehículo en el cual conste la rejilla en cuestión -que separa el habitáculo para conductor y pasajeros del maletero-, puesto que dicha regla no especifica si existe la posibilidad de incorporar una rejilla con la finalidad de aumentar la capacidad del maletero.

Sostiene que la recurrente no cuestiona el hecho de que exista una discordancia documental respecto al contenido de la oferta presentada, cuya información ha ocasionado cierta confusión, ni tampoco cuestiona que, ante las dudas suscitadas respecto al cumplimiento del apartado séptimo del pliego de prescripciones técnicas, la mesa de contratación solicitase la documentación correspondiente a la homologación. Asimismo, continúa, el licitador es consciente de que el incumplimiento de alguna de las condiciones técnicas exigidas en los pliegos debe tener como consecuencia la exclusión del licitador, porque, de no ser así, supondría la imposibilidad de ejecutar el contrato en los términos y con las condiciones previamente fijadas por el Ayuntamiento y aceptados por el licitador al presentar su oferta.

Con relación al requisito de homologación de los vehículos, y en concreto a lo que atañe a la cuestión controvertida, señala que al modo de acreditar la homologación, el ingeniero manifiesta en el informe emitido en fecha 22 de abril de 2024 que es imprescindible, para cualquiera de las tres tipologías de homologación (europea, nacional o individual), que se expida por una autoridad oficial puesto que así lo prevé el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, el Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, así como el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

En efecto, se considera, por un lado, que el licitador no presenta un documento de homologación del vehículo en el cual conste la rejilla en cuestión, expedido por un organismo oficial, puesto que la documentación presentada corresponde a un certificado expedido por un taller mecánico, el cual no se trata de un organismo oficial, y un documento con la información técnica sobre el vehículo expedido por el IDAE en el cual no constan las rejillas.

Por último, manifiesta que de acuerdo con el artículo 139 de la LCSP las proposiciones de los interesados deberán ajustarse a los pliegos y documentación que rigen la licitación, y su presentación supone la aceptación incondicionada del empresario del contenido de la totalidad de sus cláusulas o condiciones.

Séptimo. A la vista de las alegaciones de las partes, este Tribunal debe manifestar en primer lugar, que los pliegos son ley del contrato y que la presentación de una oferta por parte de un licitador supone su aceptación incondicionada, y por tanto, su obligación de regirse por ellos y de pasar por su tenor.



Sentada esta primera cuestión, los pliegos, en concreto, el PPT en su apartado séptimo, exigen la presentación de documentos acreditativos de la homologación de los vehículos. Esta cuestión preliminar es clara y es aceptada por ambas partes. Y, de hecho, la recurrente presenta los documentos acreditativos de la homologación de los vehículos ofertados de manera preliminar.

Lo que presenta dudas, en este caso, es si al llevar a cabo la modificación de la rejilla, esto supone una modificación sustancial del vehículo que exija una nueva homologación. El licitador considera que no, y el órgano de contratación, a la vista del informe técnico, considera que sí.

Se trata, por tanto, de una cuestión técnica que afecta al vehículo objeto del presente suministro, pues es el técnico del Ayuntamiento el que ha valorado si tal modificación ha de llevar consigo la aportación de una nueva homologación o no.

A la vista de lo anterior, este Tribunal debe exponer el principio de discrecionalidad técnica de la Administración, expuesto en Resoluciones como la 805/2023 en la que se razona que: *“este Tribunal tiene establecida una reiterada doctrina acerca del ámbito de discrecionalidad que corresponde al órgano de contratación en la apreciación de las cuestiones de carácter técnico, que no son controlables desde el punto de vista estrictamente jurídico; lo que no implica que el órgano de contratación pueda apreciar libremente los aspectos de índole técnica, pero sí que el control de legalidad sobre esta materia no puede ir más allá de determinar si en la apreciación y valoración de tales extremos se ha actuado sin discriminación entre los licitadores, verificar que no se haya incurrido en error patente y que, finalmente, no se haya producido ninguna infracción legal en el cumplimiento de los requisitos y trámites del procedimiento de valoración.*

Como expusimos en la Resolución nº 559/2018, de 8 de junio (Recurso nº 462/2018), “procede traer a colación la doctrina de este Tribunal en relación con la denominada discrecionalidad técnica de la Administración. Venimos manifestando al respecto que, tratándose de cuestiones que se evalúan aplicando criterios estrictamente técnicos, el Tribunal no puede corregirlos aplicando criterios jurídicos. No se quiere decir con ello que el resultado de estas valoraciones no pueda ser objeto de análisis por parte de este



Tribunal, sino que este análisis, en la medida en que entrañe criterios técnicos, como es el caso, debe quedar limitado de forma exclusiva a los aspectos formales de la valoración, tales como las normas de competencia o de procedimiento, a que en la valoración no se hayan aplicado criterios de arbitrariedad o discriminatorios o que finalmente no se haya incurrido en error material al efectuarla”.

En esta misma línea, en la Resolución nº 127/2020, de 30 de enero (Recurso nº 1.564/2021), señalamos lo siguiente: “A estos efectos, debemos recordar la consolidada doctrina conforme a la cual las valoraciones técnicas realizadas por los órganos contratación con base en su discrecionalidad técnica se deben presumir ciertas.

Cabe citar por todas, en este sentido, la Resolución 86/2014, de 15 de abril, del TACRC, que declaró lo siguiente: «El principio de discrecionalidad técnica de los órganos de la Administración encargados de evaluar las ofertas de los licitadores ha sido acogido por este Tribunal en numerosas resoluciones, donde se ha hecho mención a la doctrina del Tribunal Supremo sobre la materia.

En tal sentido, la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de septiembre de 2009 señala que la discrecionalidad técnica parte de una presunción de certeza o de razonabilidad de la actuación administrativa, apoyada en la especialización y la imparcialidad de los órganos establecidos para realizar la calificación».

Así mismo, reiterábamos también, en la Resolución 356/2019, de 11 de abril, recordando también la jurisprudencia existente, que: «Son muchos los pronunciamientos judiciales que existen acerca del control de la discrecionalidad técnica, pudiendo citarse, entre otros, la Sentencia de la Audiencia Nacional de 16 de enero de 2019 (rec. c-a nº 1078/2016): “Esta doctrina ha de completarse con las siguientes consideraciones (STS de 14 de marzo de 2018 –rec. 2762/2015-), que pueden aplicarse también al ámbito de la contratación: La primera es que, en el control jurisdiccional en la materia de que se viene hablando, el tribunal de justicia debe respetar siempre el margen de discrepancia que suele reconocerse como inevitable y legítimo en la mayoría de los sectores del saber especializado; y, en consecuencia, no puede convertirse en árbitro que dirima o decida la preferencia entre lo que sean divergencias u opiniones técnicas enfrentadas entre peritos o expertos del

específico sector de conocimientos de que se trate cuando estas no rebasen los límites de ese ineludible y respetable margen de apreciación que acaba de indicarse. Así debe ser por estas razones: (i) un órgano jurisdiccional carece de conocimientos específicos para emitir un definitivo dictamen, desde una evaluación puramente técnica, que dirima lo que sean meras diferencias de criterio exteriorizadas por los expertos; (ii) la solvencia técnica y neutralidad que caracteriza a los órganos calificadores impone respetar su dictamen mientras no conste de manera inequívoca y patente que incurre en error técnico; y (iii) el principio de igualdad que rige en el acceso a las funciones públicas (artículos 14 y 23.2 CE) reclama que los criterios técnicos que decidan la selección de los aspirantes sean idénticos para todos ellos. La segunda consideración es complemento o consecuencia de la anterior, y está referida a las exigencias que debe cumplir la prueba pericial que resulta necesaria para demostrar ese inequívoco y patente error técnico que permitiría revisar el dictamen del órgano calificador.

Estas exigencias lo que apuntan es que tal pericia no puede limitarse a revelar una simple opinión técnica diferente, sino que tiene que incorporar elementos que permitan al tribunal de justicia formar con total seguridad su convicción sobre esa clase de error de que se viene hablando; y para ello será necesario lo siguiente [...]»

En relación con los informes técnicos en que se funda la evaluación de dichos criterios dependientes de un juicio de valor este Tribunal ha sentado la doctrina de que los mismos están dotados de una presunción de acierto y veracidad por la cualificación técnica de quienes los emiten y sólo cabe frente a ellos una prueba suficiente de que son manifiestamente erróneos o se han dictado en clara discriminación de los licitadores.

En aplicación de dicha doctrina de la discrecionalidad técnica de la Administración, únicamente cabe revisar las valoraciones técnicas efectuadas por la Administración en caso de que se acredite que dicha presunción de acierto debe desvirtuarse por error manifiesto, arbitrariedad o defecto grave del procedimiento.

Este principio de discrecionalidad técnica administrativa resulta igualmente aplicable a los informes técnicos de valoración del cumplimiento de las características mínimas obligatorias del PPT por existir identidad de razón entre ambos supuestos”.



Asimismo, en la Resolución nº 1.163/2021, de 15 de septiembre (Recurso nº 675/2021), dictada precisamente en un recurso interpuesto por un licitador excluido por incumplimiento de los requisitos de solvencia técnica exigidos, pusimos de manifiesto lo siguiente: “En el caso que nos ocupa, la recurrente no ha resultado finalmente adjudicataria, pese a haber obtenido su oferta una puntuación global superior a las demás ofertas al lote 2, por verificación, en el trámite del artículo 150.2 de la LCSP, del incumplimiento del requisito de solvencia técnica, habiéndose además otorgado trámite de subsanación a la recurrente, de conformidad con los artículos 81.2 y 83.6 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RGLCAP), y entendiéndose por tal motivo retirada su oferta, sin que pueda pretender que este Tribunal revise las apreciaciones técnicas realizadas por el órgano de contratación en relación con los bienes cuyo suministro va a ser objeto de contratación, amparadas por esa discrecionalidad técnica de la que goza la Administración contratante no solo al valorar las ofertas, sino también al realizar labores de interpretación de las especificaciones contenidas en los pliegos que rigen la licitación. Discrecionalidad que parte de la presunción de acierto y veracidad de las valoraciones del órgano de contratación con apoyo en los correspondientes informes técnicos, que sólo son revisables en casos excepcionales de arbitrariedad, desviación de poder, ausencia de justificación o error material, que no resultan en modo alguno del análisis de la documentación obrante en este expediente.

Consta además informe emitido por los servicios técnicos del órgano de contratación con ocasión de la interposición del presente recurso en el que se reitera el incumplimiento de los requisitos técnicos mínimos exigidos para el lote 2 por los bienes objeto de suministro ofertados por la empresa recurrente, y en el informe al recurso del órgano de contratación en relación con las apreciaciones técnicas realizadas por la entidad recurrente se argumenta lo siguiente: (...)

En consecuencia, tratándose la planteada de una cuestión puramente técnica ajena al juicio de carácter jurídico que debe realizar este Tribunal, ninguna prueba bastante se ha aportado por la recurrente que nos permita llegar a la conclusión ni siquiera atisbar que el órgano de contratación ha incurrido en error material, arbitrariedad o desviación de poder o ausencia de justificación a la hora de examinar las características técnicas de los bienes

ofertados, debiendo concluirse que las alegaciones de la recurrente sobre tales prescripciones técnicas adolecen de vaguedad y contradicción y carecen de justificación suficiente para desvirtuar la presunción “iuris tantum” de certeza de las apreciaciones amparadas por la discrecionalidad técnica de la Administración. Y el objeto de esta vía de impugnación no debe convertirse en un foro de discusión de cuestiones eminentemente técnicas, cuestiones que han sido objeto de valoración por una unidad técnica, que sirve de base a la decisión del órgano de contratación y en la que en este caso no se aprecia ningún error manifiesto”.

Este Tribunal reitera, carece de conocimientos específicos para emitir un definitivo dictamen, ya que la revisión propiamente del juicio técnico evacuado por el ingeniero municipal excede de sus atribuciones.

El análisis de este Tribunal debe quedar limitado de forma exclusiva a los aspectos formales de la valoración, tales como las normas de competencia o de procedimiento, a que en la valoración no se hayan aplicado criterios de arbitrariedad o discriminatorios o que finalmente no se haya incurrido en error material al efectuarla. Y, en el presente caso, al no haber resultado acreditado que haya mediado o existido error, arbitrariedad ni, mucho menos, falta de motivación en la decisión del órgano de contratación, cabe concluir que éste se halla amparado por la denominada discrecionalidad técnica.

En efecto, no es procedente la revisión o rectificación por este Tribunal de las apreciaciones técnicas que realizó el órgano competente y que fueron asumidas por el órgano de contratación, revisables únicamente por este Tribunal en supuestos excepcionales de arbitrariedad, desviación de poder, ausencia de justificación o error material, que en el presente caso no han quedado en modo alguno justificados por la argumentación articulada por el recurrente.

Por otro lado, al desenvolverse el presente contrato en un ámbito sectorial -la circulación de vehículos de tracción mecánica- tan regulado, ello lleva a convenir –con el órgano de contratación– que, en el caso aquí analizado, cualquier modificación operada sobre aquellos que pretendan ser objeto de suministro haya de acreditarse suficientemente.



A la vista de lo anterior, este Tribunal no puede entrar a realizar una valoración de si la modificación introducida en el vehículo supone o no una modificación sustancial del mismo que exija la emisión de un nuevo informe de homologación.

De manera formal, el órgano de contratación, y el informe técnico en el que se basa su decisión, contiene toda la información necesaria para que no se haya producido una indefensión a la recurrente y para que conozca todos los motivos de su exclusión, por no haber aportado el recurrente un informe de homologación del vehículo tras la modificación, sustancial, del mismo.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada en el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Desestimar el recurso interpuesto por D. A.C.G., en representación de MULTIAUTO PALMA, S.L., contra su exclusión del lote nº 1 del procedimiento para contratar el *“Suministro de diez vehículos blancos iguales tipo turismo de propulsión 100% eléctrica (VE) destinados al departamento de servicios sociales y un vehículo blanco tipo furgoneta de propulsión 100% eléctrica (VE) destinado a la Biblioteca Jaume Bover de Andratx”*, expediente 8005/2023, convocado por el Ayuntamiento de Andratx

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación.

Tercero. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y, contra la misma, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de dicho orden jurisdiccional del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, en el plazo dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los



artículos 10.1 -letra k)- y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES