



Recurso nº 1794/2023 C. Valenciana 390/2023

Resolución nº 237/2024

Sección 1ª

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES**

En Madrid, a 15 de febrero de 2024.

VISTO el recurso interpuesto por D. E.M.G., en representación de la empresa AUTOCARES SAMAR, S.A., frente al acuerdo de 5 de diciembre de 2023, por el que se adjudica y se excluye a la recurrente del lote 2 de la licitación del contrato de *“concesión de transporte público regular de viajeros mediante autobús de titularidad de la Generalitat: Valencia interior”*, expediente CMAYOR/2022/03Y05/57, convocado por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Comunidad Valenciana, este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Por medio de anuncio publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el día 10 de enero de 2023, la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalidad de Valencia, licitó el contrato de Concesión de servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia interior, mediante procedimiento abierto y tramitación ordinaria, siendo su valor estimado 25.009.374,5 €. Se encuentra dividido en lotes, ciñéndose el presente recurso al lote 2, Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera cv-104 Ayora-Requena-València, con un presupuesto de 3.811.942 €.

Segundo. Se presentó a la licitación, entre otras, la empresa AUTOCARES SAMAR, S.A., quien resultó excluida en resolución de fecha 5 de diciembre de 2023 por incurrir su oferta en valores anormales o desproporcionados, entendiendo el órgano de contratación que no que no podría cumplir con su oferta en el trámite conferido al efecto.



Tercero. Disconforme con dicha resolución formula recurso especial en materia de contratación la referida entidad en el que expone los siguientes motivos:

- a) Infracción del principio de eficiencia en el gasto público por razón de su exclusión;
- b) Que siendo suficiente la justificación de su oferta efectuada en el trámite oportuno, la desestimación por parte del órgano de contratación es deficiente, con infracción de la doctrina del Tribunal relativa a las bajas anormales, al carecer el informe técnico de razonabilidad suficiente. En concreto, el órgano de contratación no ha tomado en consideración el incremento de demanda de usuarios e ingresos previstos en la oferta frente a las previsiones de los pliegos. Aporta un informe complementario de justificación de la proposición económica realizada;
- c) Realiza un estudio analítico de los costes con referencia a costes de personal, combustible, reparación y mantenimiento, neumáticos, amortización, financieros, seguros, gastos generales y beneficio industrial, de modo que *“el hecho de haber realizado una estimación de costes superior a la prevista en el PCAP no supone la imposibilidad de la prestación satisfactoria del servicio puesto que la previsión de la demanda y de ingresos realizada por esta parte también es mayor”*. Para ello realiza un análisis del incremento de la demanda que ha previsto en su oferta y la correspondiente estimación de ingresos, que califica de conservadora, insistiendo en que la Administración no ha rebatido estas previsiones. *“Es precisamente esta estimación de la demanda y la consecuente repercusión en los ingresos tarifarios la que ha permitido a Autocares Samar presentar su proposición en las condiciones económicas ofertadas, y en concreto, ofrecer una compensación económica de 1.721.356€ (en lugar del tope máximo de 2.391.744,30€ que se prevé en el PCAP para los diez años del contrato)”*;
- d) El informe técnico que ha servido de fundamento a la exclusión implica una discriminación respecto de los restantes licitadores y,
- e) En todo caso es lícito presentar ofertas a menor beneficio, sin beneficio o, incluso, a pérdidas en la contratación pública. Los expresados motivos le conducen a solicitar la anulación de la exclusión y la retroacción del procedimiento con la finalidad de que se valore su oferta y sea propuesta para adjudicataria, al ser la mejor oferta.



Aporta un informe emitido por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. R.A.S.C., en el que se defiende la viabilidad de la oferta de SAMAR.

Cuarto. El órgano de contratación ha emitido informe en el que expone que, en primer lugar, expone el cuadro normativo de aplicación al contrato reproduciendo al cláusula 4.1 del pliego y transcribiendo algunas de las normas en cuestión: *“El presente contrato es de carácter administrativo especial, se califica como contrato de servicio público de transporte, de conformidad con lo establecido en los artículos 3 del Reglamento CE nº 1370/2007 y artículo 29 y siguientes de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunitat Valenciana”, siendo de aplicación al presente contrato:*

. El 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.

. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (en adelante LOTT).

. El Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT).

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (en adelante LMOV).

. De forma supletoria, la Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transpone al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26-2-2014 (LCSP). Expone, además, el concepto de riesgo operacional del contrato”.

En segundo lugar, considera que por más que el recurso dé por justificada la viabilidad de la oferta y anuncie la crítica del informe técnico, lo cierto es que insiste partida a partida en la viabilidad de la oferta, desgranando los costes y aportando nuevos argumentos, especialmente contenidos en el llamado informe complementario. Tras analizar la doctrina

del Tribunal en materia de bajas anormales o desproporcionadas, expone su tratamiento en la legislación de transportes, específicamente en los artículos 19.2 y 74 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

En tercer lugar, el órgano de contratación recuerda los criterios de adjudicación del contrato, concluyendo que la viabilidad económica de la oferta depende de dos factores variables, la estructura de costes y la previsión de ingresos y que ambos que deben estar justificados, y que el informe técnico de valoración de la justificación de la oferta considera que no se han justificado.

Igualmente entiende que no es posible el término de comparación que pretende el recurso por tratarse de servicios en ubicaciones diferentes y con magnitudes de producción y previsiones de demanda diferentes.

“La recurrente, siendo conocedora de cómo se han determinado en el proyecto de servicio público los costes previstos para el servicio y que los ingresos previstos inciden también en la determinación de las compensaciones aportadas por la administración, no justifica adecuadamente los costes de amortización, financiación, seguros, combustible, neumáticos y mantenimiento de vehículos, ni sus previsiones de demanda se consideran adecuadas, tal y como se indica en el apartado 3 ‘Análisis de la documentación aportada por la licitadora’ en el informe sobre la oferta de tarifa anormalmente baja, no siendo el beneficio industrial que ha previsto suficiente para asumir las desviaciones detectadas, por lo que, como la explotación del servicio le provocaría pérdidas, circunstancia que no admisible de conformidad con lo dispuesto en los artículo 19.2 y 74.4 de la LOTT, procede que su oferta sea desestimada”.

El informe del órgano de contratación somete a crítica la alegación relativa a los costes de las expediciones adicionales ofertadas, pues ni en la memoria sobre la baja, ni en el estudio económico financiero se hace referencia a que se hayan considerado esos kilómetros adicionales, y que, aunque a ellos se refiere el informe complementario aportado con el recurso, tampoco figura el detalle de acerca de cómo se han repercutido y reflejado los cálculos de costes que se ven afectados.



Ratifica el órgano de contratación, igualmente, la consideración del informe técnico a la justificación de la oferta anormal relativa a que no ha imputados los costes en vehículos reservas, necesarios para asegurar la prestación del servicio, ante cualquier incidencia y durante las operaciones de reparación y mantenimiento de los vehículos titulares, con lo que de facto tampoco se alcanza el mínimo de vehículos a adscribir que se exige en el apartado L del anexo I del PCAP.

El informe, igualmente, rebate las hipótesis de y parámetros del estudio de demanda de la oferta concluyendo que están sobredimensionadas, lo que conduce a que el beneficio previsto por el recurrente no sea suficiente para asumir las desviaciones de costes e ingresos.

Quinto. Ha presentado alegaciones la adjudicataria, AUTOBUSES BUÑOL, S.L., que centra en que existe motivación y tratamiento de la previsión de demanda e ingresos de la oferta en el informe técnico y que éste queda amparado en la discrecionalidad técnica de la Administración, que no existe vulneración del principio de eficiencia en el gasto público o infracción en la igualdad entre los licitadores y que el recurso justifica su oferta manifestando discrepancia con el pliego, sin que sea posible su impugnación indirecta.

Sexto. Por resolución de 11 de enero de 2024, la Secretaria del Tribunal, por delegación de este, ha acordado mantener la suspensión del expediente de contratación, en relación con el lote 2, producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP), de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del texto citado, será la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Este Tribunal resulta competente en aplicación del artículo 46.4 en relación con el artículo 46.2 de la LCSP y del Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Valenciana sobre atribución de competencia de recursos contractuales de fecha 25 de mayo de 2021).



Segundo. El recurso se dirige contra un contrato y acto susceptibles de recurso, de acuerdo con el artículo 44.1.c), y 2.b) LCSP, al tratarse del acto de exclusión en un contrato de concesión de servicios de valor estimado superior a tres millones de euros.

Tercero. Se formula el recurso por persona legitimada en los términos del artículo 48 LCSP, en tanto que se trata de un licitador excluido cuya pretensión se contrae a la anulación del acto recurrido con retroacción de actuaciones para que finalmente se valore su oferta.

Cuarto. El recurso ha sido formulado en el plazo de 15 días fijado en el artículo 50 LSCP.

Quinto. Los términos en los que se plantean los motivos del recurso nos remiten al régimen jurídico de las ofertas incursas en bajas anormales o desproporcionadas, en cuyas coordenadas debe ser resuelto. Tanto el recurso como el informe del órgano de contratación transcriben diversas resoluciones del Tribunal al respecto con generalidad. Una oferta contiene valores anormales o desproporcionados cuando incurre en los parámetros previstos en el pliego del contrato: *“...debiendo contemplarse en los pliegos, a estos efectos, los parámetros objetivos que deberán permitir identificar los casos en que una oferta se considere anormal”*.

No es causa de exclusión que una oferta sea anormalmente baja por sí sola. El órgano de contratación adoptará la decisión de exclusión si, como consecuencia de ser la oferta anormalmente baja considera que no puede ser cumplida por dicha razón.

Para resolver el incidente, el órgano de contratación debe seguir el procedimiento del artículo 149. Es decir, debe el solicitar justificación motivada de la oferta al licitador acerca de los extremos que figuran en dicho precepto, debe, sobre dicha justificación, emitirse un informe técnico del órgano de contratación y, finalmente, el órgano de contratación debe pronunciarse al respecto, bien mediante la adjudicación a dicho ofertante o mediante su exclusión con llamamiento al siguiente licitador en orden de puntuación.

Hasta aquí no se presenta queja o conflicto por parte del recurrente. Es decir, no discute que su oferta haya sido así calificada y no achaca defecto u omisión al procedimiento.



En el seno del procedimiento de justificación establecido en el artículo 149 existen dos ejes fundamentales al servicio de la decisión que adopta el órgano de contratación y que son la justificación que debe realizar el licitador de su oferta y el informe técnico de valoración de dicha justificación.

Sobre la justificación del licitador, habrá de ser más o menos detallada en función de la desviación sobre el presupuesto, de modo que, a mayor desviación debe haber una mayor justificación, lógicamente. En el presente caso la desviación es del 28% con respecto a la compensación máxima definida en el apartado 2.4 de la letra E. del Anexo I. El recurrente acude a una relativización de la desviación por considerar que representa menos del 8% de la recaudación total de la concesión.

En relación a la motivación del informe técnico: si el informe es positivo no requerirá tanta motivación como si fuera negativo y, además, en este caso, cuanto menor sea la desviación, mayor motivación tendrá que exteriorizarse, pues en buena lógica, menos causa de inviabilidad de cumplimiento de la oferta habrá.

La doctrina de la discrecionalidad técnica de la Administración, que implica que los órganos de revisión en derecho no pueden sustituir la apreciación de carácter técnico realizada por el órgano de contratación, puesto que carece de los conocimientos adecuados, limita la revisión de tales decisiones técnicas a su perímetro, esto es, a la comprobación de la competencia de quién emite el informe, la regularidad del procedimiento y a que su contenido no sea de manifiestamente arbitrario, irrazonable o carente de sentido. En el presente caso, el recurrente alega que *“el Informe en virtud del cual se ha decidido excluir a mi representada del Lote 2 carece de razonabilidad suficiente”*.

Llegados a este punto hay que analizar si concurre la falta de motivación en el informe técnico que sirve de base al acuerdo de exclusión o si dicho informe es irrazonable. El recurso considera que el núcleo de la cuestión estriba en que no han sido valorados el incremento de la demanda e ingresos respecto de los previstos en los pliegos. La primera observación que debe hacerse es que se dedica a este punto entre la página 9 a la 12 del informe y por ello no puede decirse que no exista motivación. En segundo lugar, hay que analizar si esa motivación es arbitraria o irrazonable. Pues bien, para alcanzar la conclusión



de que la previsión de demanda de la oferta se encuentra dimensionada, entre otros aspectos, el informe contiene la siguiente exposición:

“La prognosis de la demanda de viajeros para el período 2017-2022 se limita a aplicar las mismas tasas de crecimiento que las registradas por el INE a nivel nacional, que no están particularizadas para el ámbito de estudio. No se han tenido en consideración las variables socioeconómicas de la zona de implantación, ni otros factores como la tendencia de la demanda recogida en el PSP. Tampoco se han analizado datos más recientes de explotación de las concesiones salientes publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

- Respecto a la demanda estimada para 2023, se considera aceptable la hipótesis de un incremento del 15% como consecuencia de una bajada de tarifas del 50%. Sin embargo, el estudio de demanda no considera en años posteriores el efecto de la desaparición de las medidas de política tarifaria, limitándose a indicar que las mejoras del servicio y las políticas de movilidad sostenible compensarían el fin de las políticas de abaratamiento del transporte público.*
- El incremento de la demanda del 5% supuesto para el primer año no se considera justificado dado que no se han aportado argumentos que sostengan que una mejora del servicio pueda compensar los efectos de la finalización de los descuentos en las tarifas y además incrementar la demanda.*
- Las previsiones de crecimiento en un 3% para 2025, un 2% para 2026 y un 1% para el resto de los años no se han justificado”.*

Esta motivación tiene que ser calificada como de orden técnico, y se considera razonable. El uso de datos estadísticos del INE de carácter general, o la no contemplación del impacto en la demanda de la virtualidad de la desaparición de las medidas de política tarifaria, o el cálculo porcentual sin justificación no son argumentaciones irracionales.

Dice, además, el órgano de contratación en su informe al recurso, lo siguiente:



“Actualmente, los tráficos que se integrarán en el contrato se vienen prestando a través de las concesiones salientes CE-908, Utiel-Requena-Ayora-Valencia, en la que se han asumido también los tráficos que se prestaban por una concesión estatal, y la CE-913, Cofrentes-Ayora-Almansa (desde julio de 2022, antes en la CVV-211). Basta comparar los datos de viajeros de 2022 publicados en la web de la Generalitat de las concesiones salientes, con los datos de demanda considerados por la recurrente en dicho año, para observar cómo ha sobredimensionado la recurrente sus hipótesis de partida:

VIAJEROS EN 2022	web GVA	SAMAR	DESVIACIÓN
Ayora-Requena-Valencia	98.355	139.047	41,37 %
Cofrentes-Ayora-Almansa (CVV-211)	2686		
	(CE-913) 2547	5.649	7,95 %
TOTAL	103.588	144.696	39,68 %

No estamos ante una quimera cuando en el informe técnico de 10 de julio de 2023 se indica que la demanda está sobreestimada, sino ante una circunstancia previsible y cuantificable que se producirá en el año 1 del contrato, pues la demanda estimada por la recurrente es rotundamente desproporcionada y resultaría inalcanzable, cuando para el 2022 ya se puede cuantificar una desviación o sobredimensionamiento del 39,38 %, que manteniendo el resto de sus hipótesis de cálculo, se repetiría en la demanda de años sucesivos.

Así pues, en el informe técnico de 10 de julio de 2023 tras comparar la demanda estimada por la recurrente con la prevista tanto en el PSP como con los licitadores rivales, se indica la disminución de ingresos cifrada 181.491,15 € que conllevarían una disminución en el número de viajeros previstos para el primer año de tan solo un 2,5%. Sin embargo, atendiendo al sobredimensionamiento de la demanda en un 39,38 % que ya se observa en los datos de viajeros 2022, la reducción de ingresos podría llegar incluso a 2.858.848 €, dando por válidas el resto de hipótesis de crecimiento porcentual para años posteriores, por lo que se refuerza la conclusión que la oferta económica de la recurrente no va a ser viable ante tan desproporcionada desviación de viajeros ya observada en los datos del año 2022, que de proyectarse a los años de vigencia del contrato, implicaría explotar el servicio

en pérdidas y que no quedase garantizada la prestación del servicio, por lo que procede la desestimación de la oferta a tenor de lo dispuesto en los artículos 19.2 y 74.4 de la LOTT”.

En cuanto a los costes, tampoco se aprecia error evidente en la argumentación del órgano de contratación, sobre la omisión de los relativos a las expediciones adicionales, y al vehículo de reserva. Dice así el informe al recurso:

“Respecto a la supuesta imputación en costes de las expediciones adicionales ofertadas, cabe destacar que en ninguna parte del estudio económico y financiero aportado en el sobre nº3, ni en la memoria justificativa de su proposición económica anormalmente baja, se menciona que se hayan considerado en los kilómetros de producción las expediciones adicionales ofertadas, ni se puede deducir directamente en los cálculos. Sin embargo, en el informe complementario que aporta junto a su recurso, afirma haberlas incluido, pero nuevamente sin aportar detalle alguno de cómo los ha repercutido y reflejado en los cálculos de costes que se ven afectados (combustible y lubricantes, neumáticos, reparación y mantenimiento). A este respecto, según se detalla en la tabla siguiente, los kilómetros comerciales se calculan en el PSP de acuerdo con el número de expediciones mínimas a realizar y los kilómetros del recorrido de cada líneas, con un total de 663.941,21 veh-km comerciales, que se incrementan en 6% en concepto de vacío (toma y deje del servicio) para determinar los costes de neumáticos, combustibles y lubricantes, esto es, 703.777,38 km. En cambio la recurrente según especifica en el estudio económico financiero presentado en el sobre 3, considera 682.241,00 km.

Basta una simple resta de los km totales considerados por la recurrente en sus costes y los km ofertados en expediciones adicionales para comprobar que el resultado no alcanza siquiera los kilómetros comerciales que debe realizar para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público establecidas en el contrato, de lo que se deduce que resulta imposible que los haya considerado, como pretende ahora argumentar en el informe complementario que aporta junto al recurso. Es más, de la comparación por tipo de vehículo, también se deduce que ni siquiera ha considerado los kilómetros en vacío que va a necesitar para el toma y deje de los vehículos de clase B de 19 pax, lo que entra en clara contradicción con su nueva afirmación del informe complementario referida a una optimización de los vacíos.

Así pues, ratificando lo dicho en el informe de 10 de julio de 2023 se concluye que no ha considerado los kilómetros ofertados en expediciones adicionales, que afecta a las siguientes partidas cuya justificación debe considerarse incompleta:

- En costes de combustibles y lubricantes, con una desviación cifrada en 110.049,28 €, donde además no tampoco ha considerado los costes de los lubricantes necesarios para cualquier vehículo, que en el PSP se cuantifican en un 5% adicional.*
- En los costes de los neumáticos, con una desviación cifrada en 7.382,56 €.*
- En los costes de reparación y mantenimiento, con una desviación cifrada en 31.483,35 €.*

Respecto a la supuesta imputación en costes del vehículo reserva cabe destacar que en ninguna parte del estudio económico y financiero aportado en el sobre nº3 se menciona explícitamente su cuantificación. Es en la memoria justificativa de su proposición económica anormalmente baja, donde se menciona, que partiendo de los mismos costes de adquisición de vehículos y seguros considerados en el PSP viene a indicar que sus menores costes se deben al porcentaje que se imputa en el PSP del 10% en concepto de vehículo reserva, que no ha considerado y que puede comprobarse con una simple división entre los costes considerados en su estudio, respecto a los del PSP. Sin embargo, en el informe complementario que aporta junto a su recurso, afirma haberlo incluido, sin aportar detalle alguno de cómo se han repercutido y reflejado en los cálculos de costes que se ven afectados (amortización, financiación y seguros), obviando además, lo sostenido en el informe justificativo de su oferta. A este respecto, el apartado L del Anexo I del PCAP exige la adscripción al contrato de 5 vehículos según lo previsto en el PSP. En la tabla siguiente se presenta los vehículos imputados en el PSP a efectos de costes y en la oferta económica de la recurrente.

Así pues, ratificando lo dicho en el informe de 10 de julio de 2023 se concluye que no ha imputados los costes en vehículos reservas, necesarios para asegurar la prestación del servicio, ante cualquier incidencia y durante las operaciones de reparación y mantenimiento de los vehículos titulares, con lo que de facto tampoco se alcanza el mínimo de vehículos a adscribir que se exige en el apartado L del anexo I del PCAP. Dicha omisión afecta a las siguientes partidas cuya justificación debe considerarse incompleta:



- En costes de amortización, con una desviación cifrada en 67.944,99 €, que son un 10% inferiores a los del PSP, correspondiente a la omisión de la imputación del 10% en vehículos reservas, siendo que los costes de adquisición no difieren.
- En costes de financiación, con una desviación cifrada en 4.210,94 €, que son un 10% inferiores a los del PSP, correspondiente a la omisión de la imputación del 10% en vehículos reservas, siendo que los costes de adquisición no difieren.
- En costes de seguros, con una desviación cifrada en 2.783,84 €, que son un 3,11% inferiores a los del PSP, aplicando los precios de seguros que aporta en la justificación de su proposición económica e imputando un 10% en concepto de vehículo reserva.

Así pues, tal y como se indica en el informe de 10 de julio de 2023, observa, en el estudio económico de la recurrente que se han infraestimado los costes directos en 223.854,96 € para todo el plazo concesional (10 años), por lo que la justificación de la oferta debe considerarse incompleta al no haber trasladado a términos económicos el contenido íntegro de la oferta económica y sus implicaciones, como se exige en el apartado LL del Anexo I del PCAP, esto es, el coste en la prestación de las expediciones adicionales ofertadas, ni haber imputado el vehículo reserva necesario para garantizar la prestación de las obligaciones de servicio público previstas en el PSP”.

En definitiva, las desviaciones en los ingresos previstos, y las omisiones de costes en la justificación, son claramente superiores al beneficio estimado de 181.178 €, para los 10 años de duración del contrato, por lo que se considera ajustada a Derecho la decisión del órgano de contratación de no tener por suficientemente justificado el bajo precio ofrecido.

Se desestima el recurso.

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. E.M.G., en representación de la



empresa AUTOCARES SAMAR, S.A., frente al acuerdo de 5 de diciembre de 2023, por el que se adjudica y se excluye a la recurrente del lote 2 de la licitación del contrato de “concesión de transporte público regular de viajeros mediante autobús de titularidad de la Generalitat: Valencia interior”, expediente CMAYOR/2022/03Y05/57, convocado por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Comunidad Valenciana.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento en el lote 2.

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 lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1.k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES