



**Recurso nº 623/2014**

**Resolución nº 655/2014**

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

En Madrid, a 12 de septiembre de 2014.

**VISTO** el recurso interpuesto por D. R. G. C., con N.I.F. 50175558-T, actuando en nombre y representación de CLASSIC BUS, S.L., con domicilio a efectos de notificaciones, en C/ Gamonal, nº 29, 28031-MADRID, debidamente representada, y además en representación de la UNIÓN TEMPORAL DE EMPRESAS en constitución a integrar por un total de trece empresas, contra el acuerdo de la JEFATURA DE ASUNTOS ECONÓMICOS DEL MANDO DE APOYO LOGÍSTICO DEL MINISTERIO DE DEFENSA de 15 de julio de 2014, por el que se adjudicó el contrato de *“Servicios de transporte público discrecional de viajeros por carretera en autobús o autocar, necesarios para el desarrollo de las actividades del Ejército de Tierra”*, a la empresa UTE, NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U. y 39 EMPRESAS MÁS. EL TRIBUNAL ha adoptado la siguiente resolución.

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** En el BOE de 20 de marzo de 2014 se publicó anuncio de licitación, expediente Número 2 0911 13 0285 00, aprobado por la Jefatura de Asuntos Económicos (JAE) del Mando de Apoyo Logístico del Ejército y cuyo objeto era, *“Servicios de transporte público discrecional de viajeros por carretera en autobús o autocar, necesarios para el desarrollo de las actividades del Ejército de Tierra”*, por un importe estimado de 11.818.181,83 euros, como Acuerdo Marco, procedimiento abierto y una duración de tres años.

En el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), apartado 5, se clasifican los vehículos que son de interés para el Ejército de Tierra y por tanto, objeto del servicio de transportes a prestar. Por el número de butacas de los vehículos, se clasifican en tres grupos, diferenciados en dos clases, Normal (N) y Top (T):

-N20/T20: De 9 a 25 butacas.

-N30/T30: De 26 a 40 butacas.

-N40/T40: De 41 a 55 butacas.

Se presentan a la licitación dos grupos de empresas:

-UTE a constituir por CLASSIC BUS, S.L. y doce empresas más (licitador nº 1). La aquí recurrente.

-UTE a constituir NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U. y 39 empresas más (licitador nº 2), que resultó adjudicataria.

Analizada la documentación de los dos licitadores, por el Asesor Técnico de la Mesa de Contratación se efectúa un informe el 16 de mayo de 2014, que es posteriormente recogido en Acta de la Mesa de Contratación de 18 de junio de 2014, en la que, se puntúa a los dos licitadores por los Criterios A, B, C, D y E, resultando una puntuación de 77, para el licitador nº 1, y una puntuación de 85 para el licitador nº 2. El órgano de contratación por acuerdo de 15 de julio de 2014, decide la adjudicación del contrato a favor de la UTE, NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU. Y 39 EMPRESAS MÁS (licitador nº 2), por un valor estimado de 7.000.000,- de euros, y duración de tres años -2014, 2015 y 2016-

**SEGUNDO.-** Notificada la Resolución de 15 de julio de 2014, el representante de la mercantil CLASSIC BUS, S.L. en su propio nombre y en nombre y representación de las otras doce empresas a constituir la correspondiente UTE, ha interpuesto contra la citada resolución, el presente recurso especial en materia de contratación, mediante escrito con

entrada en el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC), el 1 de agosto de 2014, previo el anuncio de interposición.

En el escrito de recurso, muestra su disconformidad con la puntuación dada según el criterio B, de los criterios definidos en la cláusula 7 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP), y que ha resultado una puntuación 0 para la recurrente y de 18 para la otra licitadora. El resultado total por puntos, ha sido de 77 para la recurrente y de 85 para la otra licitadora. Una diferencia de 8 puntos. Sigue diciendo, si no se hubieran rechazado 25 vehículos de su oferta y por consiguiente los vehículos ofrecidos no fueran inferiores a los vehículos exigidos en el Pliego, y aunque su oferta fuera inferior a la ganadora, le habrían correspondiente 11 puntos más, por aplicación de dos apartados del Criterio B –Vn (nº de vehículos de Clase Normal) y Vb (Capacidad mínima de bodega de 120 dm<sup>3</sup>/ pasajero en vehículos sin remolque de la clase normal), por lo que su oferta tenía que haber sido la ganadora del procedimiento de contratación. Sigue diciendo que, la exclusión de los 25 vehículos (21 de N40 y 4 de T40), por tener un número de plazas superior a 55, no es ajustada a la ley. Dice que la clasificación de vehículos que hace el PPT, Categoría/Clase/Tipo por una parte y del número de butacas: 9-25 (N20/T20); 26-40 (N30/T30) y 41-55 (N40/T40), el número máximo de butacas tiene una finalidad diferenciadora de las tres clases. Así 25, en la categoría inferior para diferenciarla de la categoría siguiente, 40 para diferenciar la segunda categoría de la siguiente, y 55 de la última categoría; como no hay una categoría siguiente, ese número de plazas no es determinante, por lo que, en esa tercera y última categoría entran y cumplen los requisitos del PPT, aquellos vehículos que tengan más de 55 plazas. A esa conclusión llega por una interpretación sistemática del PPT (apartado 5.1.3 y apartado 9.1.9), referente a la forma en que el adjudicatario ha de poner a disposición de la Administración los vehículos solicitados en cada petición de transporte, según el principio de eficiencia; y el principio de economía cuando el vehículo solicitado por la Administración, el contratista ofrezca otro de categoría superior, se facturará según baremo del vehículo solicitado. Pide la estimación del recurso, con la anulación de la adjudicación llevada a cabo, y su sustitución por la adjudicación a la propia recurrente, con la indemnización de daños y perjuicios que asimismo solicita.

**TERCERO.-** Recibido el escrito de impugnación en el Tribunal, se comunicó al órgano de contratación para que emitiera informe al recurso, trámite que cumplimentó con el correspondiente informe de 7 de agosto de 2014, en el que se sustenta la legalidad de la adjudicación. Destaca que las categorías, clases y tipos de vehículos solicitados en el PPT son determinantes, que la Administración necesita como vehículos de mayor número de plazas hasta 55, que los de mayor número de plazas no son operativos para las necesidades del Ejército, por ello se ha suprimido la categoría superior a 55 plazas, que existía en el contrato anterior vigente hasta el 31 de agosto de 2014. Que para facilitar la realización de las ofertas de los posibles interesados, se incluyó en el PCAP (cláusula 11, pág. 21) la nota siguiente: “no se contabilizará al vehículo que le falte algún documento exigido, o sea incluido en un tipo distinto al que pertenece por el número de plazas de viajero o tenga más de seis años”. Y que esa nota ha motivado y permitido la exclusión de los vehículos con plazas superiores a 55. Se han aplicado correctamente los criterios objetivos y en particular el criterio B, por lo que la adjudicación se ajusta a Derecho.

Por otra parte, se dio traslado por la propia la Secretaría del TACRC al adjudicatario del recurso interpuesto para que, si a su derecho conviniera, formulara las alegaciones que estimara pertinentes. Trámite que llevó a cabo DON GUILLERMO GONZÁLEZ VALLINA, en representación de NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U., entidad designada como Gerente único de la “UTE DITRA 2014” mediante su escrito con entrada en el TACRC el 29 de agosto de 2014, en el que impugna y desvirtúa las alegaciones de la sociedad recurrente, analizando los distintos elementos que integran los Criterios Objetivos del concurso y sus puntuaciones. Para terminar oponiéndose al recurso interpuesto y solicitando que se mantenga la adjudicación por resultar la oferta más ventajosa. Se entiende que para la Administración.

**CUARTO.-** Interpuesto el recurso, el Tribunal con fecha 22 de agosto de 2014, tal y como había sido solicitado por la sociedad recurrente, dictó resolución acordando el mantenimiento de la suspensión del expediente de contratación, de conformidad con el art. 45 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/3011, de 14 de noviembre (en adelante TRLCSP).

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **PRIMERO.- COMPETENCIA.-**

De acuerdo con el art. 41.1 del TRLCSP, aprobado por R.D.L 3/2011, este TRIBUNAL es competente para conocer del Recurso Especial en Materia de Contratación, interpuesto por la parte recurrente.

### **SEGUNDO.- LEGITIMACIÓN.-**

La ostenta la sociedad aquí recurrente, como licitador al que no se le adjudicó el contrato, en el que había hecho la oferta correspondiente (art. 42 del TRLCSP).

### **TERCERO.- ACTO RECURRIBLE.-**

El acuerdo de adjudicación contenido en la resolución de 15 de julio de 2014, tal y como se recoge expresamente en el art. 40.2, c) del TRLCSP.

### **CUARTO.- PLAZO.-**

El recurso se ha presentado dentro del plazo de quince días (art. 44.2 del R.D.L. 3/2011)

### **QUINTO.- DE FONDO.-**

La cuestión planteada a decidir, consiste en si la aplicación del criterio B de la cláusula 7 del PCAP que ha hecho la Administración, al calificar la oferta de la recurrente, asignando 0 puntos a su oferta y 18 puntos a la oferta ganadora, al excluir 25 vehículos de la oferta de la recurrente (21 de la categoría N40 y 4 de la categoría T40), se ajusta a Derecho o no, como en este último caso, sostiene la entidad recurrente.

Ya hemos señalado que el apartado 5 del PPT clasifica los vehículos de interés para el Ejército, por el número de butacas de viajeros en tres grupos, diferenciados en dos clases, Normal (N) y Top (T):

-N20/T20: De 9 a 25 butacas de viajeros.

-N30/T30: De 26 a 40 butacas de viajeros.

-N40/T40: De 41 a 55 butacas de viajeros.

La flota mínima requerida (apartado 5.4 del PPT) era:

-N20: 15 vehículos.

-N30: 25 vehículos.

-N40: 60 vehículos

La oferta de la recurrente fue para las tres categorías anteriores, respectivamente: 32, 28 y 72 vehículos. De esa oferta y por lo que aquí interesa, fueron rechazados 21 vehículos de la categoría N40, por lo que los vehículos aceptados resultaron inferiores a los 60 vehículos exigidos.

En los vehículos tipo TOP, la flota mínima requerida era:

-T20/T30: 2 vehículos.

-T40: 2 vehículos.

La oferta de la recurrente para las dos categorías anteriores, fueron respectivamente: 2 y 5 vehículos. De esa oferta y por lo que aquí interesa, fueron rechazados 4 vehículos del tipo T40, por lo que el único vehículo aceptado, resultó inferior a los 2 vehículos exigidos.

Repárese igualmente que, en la oferta nº 2, que posteriormente resultó ganadora, en el informe técnico de 10 de junio de 2004, también se excluyeron 6 vehículos del tipo N40, por superar igualmente el número máximo de 55 plazas los vehículos ofrecidos. O lo que es lo mismo, igual criterio se aplicó por la Administración a las dos ofertas, la diferencia estriba en que, el número de vehículos aceptados de la oferta de la recurrente resultó inferior al mínimo de vehículos requerido en la correspondiente categoría. Extremo que no concurrió en la oferta ganadora, por quedar un número de vehículos superior al mínimo requerido en la categoría.

La Administración ha aplicado correctamente la cláusula 7 del PCAP, Criterio B, párrafos 1º y 2º, particularmente el párrafo 2º. Dice la cláusula: “La flota de vehículos en titularidad del licitador recogida en el punto 5.4 del PPT se considera mínima a los efectos de valoración de ofertas. Las ofertas que presenten una cantidad inferior de vehículos al número mínimo requerido en cualquiera de los tipos (N20, N30, N40, T20, T30 y T40), supondrá obtener una valoración de cero puntos en el criterio B.

Igualmente obtendrá cero puntos en el criterio B el licitador que, habiendo ofertado un número superior al mínimo de vehículos requeridos a efectos de valoración y, una vez comprobados los documentos presentados, no superase el número mínimo de flota requerido por exclusión de vehículos que incumplan los requisitos para ser considerados como parte de la flota.”

Esta cláusula 7, Criterio B, y particularmente el párrafo 2º en su dicción literal, es el que ha aplicado correctamente el órgano de contratación, al excluir 25 vehículos ofrecidos por la recurrente -21 de la categoría N40 y 4 de la categoría T40- por tener un número de plazas superior a 55 que era el máximo de plazas exigido, por lo que esos vehículos ofrecidos no encajan en la categoría de vehículos que exige el PPT y en definitiva el expediente de contratación. El número máximo de plazas, 55, a diferencia de lo que dice la recurrente, es determinante. No cabe aceptar, que se cumplen los requisitos del PPT, los vehículos que superen ese número de plazas, porque ese tipo de vehículos no los necesita la Administración, cuyas necesidades son las que figuran en el PPT. No es lo mismo un vehículo, autocar con un número de plazas de 55, que otro que supere ese número, aunque sea en una, dos o las plazas que sean. Si así lo hubiera necesitado la Administración, en esta superior categoría, hubiera figurado en el Pliego, de 41 en adelante, sin un límite o tope máximo, extremo que en cambio no se ha hecho en el PPT, al figurar 55. La razón asiste a la resolución impugnada.

**SEXTO.-** Es igualmente oportuno citar, la siguiente nota en el punto 1 de la proposición técnica del PCAP (cláusula 11, página 21): “No se contabilizará al vehículo que le falte algún documento exigido, **o sea incluido en un tipo distinto al que pertenece por el número de plazas de viajero**, o tengan más de seis (6) años”. Nota que al figurar en el PCAP es plenamente aplicable, y que señala con toda claridad, que las categorías de los

vehículos ofertados, tienen que cumplir las exigencias respecto del número de plazas, y si se ofrecen vehículos con un número superior al de plazas contemplado, no cabe incluirlos en la categoría correspondiente, por lo que tienen que ser excluidos y no se contabilizarán. Y esta nota, es la que sirve igualmente para justificar la resolución impugnada.

**SÉPTIMO.-** Sobre las alegaciones de la recurrente que, el número de plazas de los vehículos en cuanto supere el máximo de 55 plazas no es determinante para excluir los vehículos de la correspondiente oferta, en base a una interpretación sistemática de los Pliegos del Contrato. Y a estos efectos cita, el apartado 5.1.3 del PPT, en el que se recoge el criterio o principio de eficiencia por el adjudicatario. Cabe señalar que ese apartado está aludiendo a una fase posterior del contrato a la que nos encontramos, se está refiriendo a la forma de ejecutar el contrato y cumplir sus obligaciones por el adjudicatario. En tanto que, en la fase en que se ha planteado el presente recurso, es la referida a la adjudicación del contrato, según los Criterios objetivos contenidos en los Pliegos, para valorar las ofertas y elegir al adjudicatario, por lo que la cita del apartado 5.1.3 no es oportuna.

Y lo mismo cabe decir sobre la alegación del recurrente cuando cita en su apoyo el apartado 9.1.9 del PPT, para girar o exigir el precio en el caso de discordancia entre el vehículo que exige la Administración para la operación de transporte y el ofrecido por el contratista que sea de categoría superior, en que se exigirá el precio del vehículo solicitado. También este apartado alude a la fase de ejecución del contrato, fase en la que no nos encontramos, y que por lo tanto, no es hábil la cita que se hace, para sostener una base de interpretación sistemática.

**OCTAVO.-** No quiere dejar de señalarse también que, los vehículos para el transporte de viajeros, como son los autocares, autobuses, etc., el número de plazas que contienen los mismos, es un concepto técnico jurídico, de suma relevancia. Y ello resulta con toda evidencia de la legislación administrativa que regula esta materia. Reglamento General de Vehículos aprobado por R.D. 2822/1998, de 23 de diciembre, Anexo II. Orden PRE/1355/2005, de 16 de mayo, por la que se modifica el Anexo XIII del citado Reglamento, y Reglamento General de Circulación aprobado por R.D. 1428/2003, de 21

de noviembre. Igualmente la incidencia del número de plazas en el coste de los seguros de circulación para cubrir los riesgos sobre la vida de las personas que puedan transportar los vehículos. Por ello, en contra de la postura de la recurrente, el número de plazas de los autobuses o autocares, tiene a estos efectos de la adjudicación del contrato, una gran relevancia.

**NOVENO.-** Como ha dicho este Tribunal, entre otras, en la Resolución 76/2011: *“Este Tribunal tiene declarado reiteradamente, recogiendo con ello jurisprudencia más que consolidada del Tribunal Supremo, que el pliego de cláusulas administrativas debe considerarse como la Ley del contrato, a la que deben ajustarse no sólo los licitadores al formular sus proposiciones sino también los órganos de contratación al proceder a seleccionar las ofertas consideradas como económicamente más ventajosas. Esto supone que lo que no figura en el pliego no existe, salvo aquellos casos en que la interpretación integradora de los pliegos no sea contraria a los principios que deben regir la contratación pública de conformidad con los artículos 1 y 123 de la LCSP, de manera muy especial el principio de transparencia. Precisamente éste es el que exige que los criterios de selección de las proposiciones sean conocidos por los licitadores desde antes de presentarlas.”*

Aplicando la anterior doctrina al presente caso, debe confirmarse la legalidad de la adjudicación efectuada, y consiguientemente la improcedencia de prosperar el recurso administrativo interpuesto.

Vistos los preceptos y fundamentos de derecho anteriores

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

**Primero.** Desestimar el recurso interpuesto por D. R. G. C. N.I.F. 50175558-T, actuando en nombre y representación de CLASSIC BUS, S.L. debidamente representada, y además en representación de la UNIÓN TEMPORAL DE EMPRESAS en constitución a integrar por un total de trece empresas, contra el acuerdo de la JEFATURA DE ASUNTOS ECONÓMICOS DEL MANDO DE APOYO LOGÍSTICO DEL MINISTERIO DE DEFENSA, de 15 de julio de 2014, por ser ajustado a Derecho.

**Segundo.** Levantar la suspensión del procedimiento producida por el acuerdo de este Tribunal de 22 de agosto de 2014, de conformidad con el art. 47.4 del R.D.L. 3/2011.

**Tercero.** Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del presente recurso, por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el art. 47.5 del R.D.L. 3/2011.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 11, letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.