



**Recurso nº 68/2019 C.A. Cantabria 2/2019**

**Resolución nº 382/2019**

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

En Madrid, a 11 de abril de 2019.

**VISTO** el recurso interpuesto por D. J.A.M.P., en nombre y representación de la sociedad TRANSPORTES TERRESTRES CANTABROS, S.A., contra los Pliegos rectores de la licitación relativa a la “Concesión del servicio de transporte público urbano en el municipio de Castro Urdiales”, Expediente CON/10/2017, este Tribunal ha adoptado la siguiente resolución:

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.** Pleno del Ayuntamiento de Castro Urdiales, convocó mediante anuncio publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público y en el DOUE los días 24 y 26 de diciembre de 2018, respectivamente, licitación para la adjudicación del contrato arriba referido, con un valor estimado 9.453.281,10 euros.

**Segundo.** En fecha, que no consta en el expediente, aunque según el recurrente en 16 de enero de 2019 fue publicado en el perfil del contratante certificación de acuerdo de la sesión plenaria del Ayuntamiento de Castro-Urdiales de fecha 21 de diciembre de 2018, comprensiva de la aprobación del expediente de contratación que ahora nos ocupa, en el que se daba cuenta del dictamen de la Comisión Informativa de desarrollo territorial de fecha 18 de diciembre de 2018, cuyo tenor literal, en lo que aquí afecta, es el siguiente:

*“Vista la propuesta de dictamen obrante en el expediente, de fecha 13 de diciembre de 2018, en documento CON1211JU, cuyo tenor literal es el siguiente:*

(...)



*Tras la entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de Noviembre, de Contratos del Sector Público(LCSP) el pasado 9 de Marzo de 2018, nos encontramos ante un contrato de concesión de servicios, regulado en su artículo 15. Según el primer apartado de este artículo, “el contrato de concesión de servicios es aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio”. El segundo apartado indica que para que sea considerado como concesión, es necesaria la transferencia al concesionario del riesgo operacional. Tal como indica el apartado cuarto del artículo 14 de la misma Ley, “Se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido”. Además, “La parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable”.*

*En el caso que nos ocupa, el riesgo operacional se concreta en el riesgo relacionado con diferentes conceptos de coste: salarios de los empleados, precio del combustible, amortización de la flota.* Respecto a los salarios de los empleados, si se les incrementase el sueldo por encima del incremento salarial aplicado a la concesión, el concesionario debería asumir la diferencia, dado que sólo se admite un incremento máximo equivalente al incremento salarial del personal adscrito al sector público. Además en caso de huelga del personal, se abonarían los kilómetros que se realizasen como servicios mínimos y con lo que se abone por esos servicios podría no cubrir los costes fijos de la empresa, dependiendo de los días que durara la huelga. Por otro lado, en el caso del combustible, para el cálculo del precio a aplicar solamente se toman como referencia dos fechas: el precio del combustible del mes anterior al inicio de la explotación y el precio del mes anterior a realizar la actualización para el siguiente ejercicio, publicados por el Ministerio de Economía, pero, en realidad, los precios del gasoil van fluctuando constantemente. Es posible que aunque el precio haya disminuido entre dos fechas, durante el ejercicio el precio del combustible haya estado muy por encima de dicho precio, no pudiendo garantizar que el concesionario vaya a recuperar la



*inversión realizada. En cuanto a la flota, se amortizan y se abonan los bienes adscritos, pero en caso de pérdida de alguno de esos bienes (vehículos, bienes embarcados...) por responsabilidad imputable a la empresa concesionaria, no sería abonada la amortización y el coste financiero desde la fecha del siniestro.*

*El pago por parte del órgano contratante, como contrapartida del servicio, no altera la naturaleza de la concesión siempre y cuando no elimine el riesgo inherente a la explotación. El elemento determinante es, pues, la presencia de un riesgo operacional de carácter económico. Por todo lo expuesto, el riesgo operacional supone en este caso que el concesionario no tiene asegurado un beneficio por la gestión del servicio que se traduce en la posibilidad real de que el contratista incurra en pérdidas económicas."*

**Tercero.** Estando disconforme con los citados Pliegos de la contratación, de acuerdo con el artículo 50 Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), en fecha 17 de enero de 2019 se presentó ante este Tribunal, por vía electrónica, escrito de interposición del recurso en el que se aducía lo siguiente:

- Que atendiendo específicamente a la configuración del Contrato que contienen los Pliegos rectores de la licitación, las premisas normativas que determinan la configuración de un contrato como de Concesión de Servicios, no se dan en el que es objeto de la presente licitación, debiendo ser catalogado como contrato de servicios, en base a que:

a) En relación con los riesgos de demanda y suministro, el pliego de la licitación es claro en cuanto que dicho riesgo NO se traslada al concesionario. El Cuadro de Características del Contrato, en su apartado 3, deja claro que "La compensación municipal para satisfacer el previsible déficit generado por la estructura de servicio y tarificación se calculará según el método previsto en la cláusula 16 del Pliego de Prescripciones Técnicas, en función de los kilómetros de servicio y el precio por kilómetro incluido por el adjudicatario en su oferta económica".

Definiendo, dicha cláusula 16 del PPT, un mecanismo de compensación en base al cual el Ayuntamiento liquidará, al finalizar el año natural, el déficit generado por el servicio. Conforme define el PPT, en su página 21, apartado "Liquidación": "Esta liquidación se realizará, por un



lado, mediante la determinación de los kilómetros realizados, los costes fijos reales y los ingresos reales obtenidos y con el parámetro de interesamiento".

Es decir que, existirá una Compensación anual, que será independiente del precio/km inicialmente ofertado, desde el momento en que el propio pliego afirma que dicha compensación se realizará teniendo en cuenta los costes filios REALES, y los ingresos REALES, derivados del servicio, en cada año, en que incurra el operador.

b) Respecto a la recuperación de las Inversiones, el pliego establece que en las liquidaciones anuales se incluirá el valor real de las amortizaciones y gastos financieros inherentes a su adquisición (sobre los que se aplica el % de margen de beneficio ofertado), siendo objeto de reversión al final del contrato.

c) Respecto a la exposición al riesgo de demanda, el estudio económico de la licitación, contempla una estructura de ingresos en la que el 8,77% corresponden a retorno de la inversión real (sin riesgo alguno), un 63,788% a subvención municipal y un 27,443% a ingresos del servicio. Por lo tanto, y en consecuencia, tan solo un 27,443% estaría en principio sujeto a riesgo de demanda; cosa que en la práctica no es así, pues tal como queda definido en el pliego, en realidad, al practicarse la liquidación anual, de los costes ofertados, se descuentan los ingresos reales obtenidos, por lo que en la práctica no hay exposición real ni cierta al riesgo de demanda. Tan sólo, y en un nivel estrictamente teórico, con relación a los incentivos denominados en el PCAP como "*Parámetros de interesamiento*", que entran en funcionamiento tan solo cuando las variaciones de los ingresos del servicio (deflactados por la variación de tarifas) en un año sean superiores al 5%, lo que dado el tipo de servicio y su regularidad es muy improbable que se dé algún año, e incluso en tal caso, se limitaría a un 50% del exceso sobre el 5% de variación, lo que insistimos, incluso de darse algún año, sería meramente nominal, testimonial, desdeñable y sin incidencia, en los términos del artículo 14 de la LCSP.

d) Aun añadía que el propio órgano de contratación, al asumir en el acuerdo de la sesión plenaria del Ayuntamiento de Castro-Urdiales de fecha 21 de diciembre de 2018 el dictamen de la Comisión Informativa de desarrollo territorial de fecha 18 de diciembre de 2018, no consideraba la existencia ni de un riesgo de demanda, ni de un riesgo de suministro, sino



únicamente en la aparente existencia de un riesgo operacional que asume el adjudicatario fundamentado en los ámbitos de coste salarial, precios de combustible y amortización de flota y por las razones expuestas en dicho texto. Afirmando que dichos conceptos no pueden quedar conceptuados como riesgo operacional, sino que dichos conceptos erróneamente considerados por el Órgano de Contratación como "riesgos" sólo pueden tener una catalogación cierta y única de contingencias directamente conexas e inherentes a cualquier actividad empresarial y comercial así como al riesgo y ventura necesariamente derivado de dicha actividad comercial, entendida de forma genérica; riesgo y ventura que cualquier operador asume siempre, en todo caso y por el mero hecho de la actividad comercial y empresarial que lleva a cabo.

- Que el cálculo del Valor estimado del contrato, que se indica en la Cláusula 3 del Cuadro de Características, está erróneamente determinado, ya que no se ha tenido en cuenta el importe de la posible modificación del mismo, tal como exige la LCSP y previsión que reconoce el propio PCAP. El importe neto anual de la cifra de negocios se estima en 945.328,11€/año, y teniendo en cuenta el plazo de duración del presente contrato de 10 años, el valor estimado del contrato se considera que asciende a la cuantía de 9.453.281,1€, siendo dicho importe erróneo por insuficiente, al no haber incluido, como así debería haber sido, el correspondiente con la prórroga prevista en el propio pliego.

- Que el Pliego obliga a subrogar al personal, pero tanto el pliego como el estudio de viabilidad no incluyen el coste real de la partida de personal de conducción, ausencia de información que conlleva la determinación de un coste erróneo, no permitiendo la información suministrada en los Pliegos realizar una exacta evaluación de los costes laborales.

- Que el apartado 23 del cuadro de características del PCAP prevé una posible modificación del contrato, al amparo del art. 204 de la LCSP que supera el 20% permitido por la norma.

- Que los criterios de valoración del pliego son contrarios a la normativa de contratación ya que los licitadores pueden conocer de antemano las puntuaciones que van a obtener en la totalidad de los criterios, ya que por razón de los dos criterios de valoración empleados ("Porcentaje de baja respecto compensación" y "Mejoras al proyecto de la concesión"), las



puntuaciones se otorgan independientemente de los valores ofertados por el resto de licitadores.

- Que el pliego incluye criterios subjetivos a la hora de valorar y calificar la Oferta Económica y Criterios evaluables de forma automática, al establecer, en la cláusula 14.1 del Cuadro de Características, que "No se puntuarán aquellas ofertas que no justifiquen debidamente la compensación en función de los criterios establecidos en el Estudio de Viabilidad". Sin embargo, no se están definiendo criterios objetivos, ciertos y determinados en base a los cuales se determine cuándo no se encuentra la oferta "debidamente" justificada; estableciendo por tanto una "puntuación cero", a aquellas ofertas en las que, mediante un juicio de valor, se establezca que no están suficientemente justificadas.

- Que la duración del contrato supera la prevista en el art. 29.4 de la LCSP para los contratos de servicios, pues del contenido de los pliegos y de la documentación que conforma en expediente de licitación, se constata la inexistencia de un Estudio de Viabilidad previo que justifique el plazo de 10 años de duración del contrato.

- Que el PPT, en la cláusula 16 (Compensación), establece que el precio por kilómetro ofertado por el licitador puede ser objeto de revisión desde el Año 1º del contrato, lo cual incumple, claramente, las Leyes 9/2017 de Contratos del Sector Público y 02/2015 de Desindexación de la economía española, que claramente establecen que no procede revisar los precios en los contratos hasta que hayan transcurrido dos años desde su otorgamiento.

- Que se configura como baja temeraria la oferta inferior al 80% del valor medio obtenido para todos los licitadores admitidos, lo que evidencia a juicio del recurrente un error en la configuración de la fórmula, pudiendo producirse así el absurdo y paradoja de, en el supuesto de la existencia de dos únicas ofertas presentadas, una que oferte una baja del precio del -1% y otra una baja del -2%, la que ha ofertado una baja del -2% se encuentre en situación de temeridad.

**Cuarto.** Con fecha de 11 de febrero de 2019, el órgano de contratación emitió el informe al que se refiere el artículo 56 de la LCSP, razonando cuanto tuvo por conveniente en relación con cada uno de los prolijos motivos de impugnación del pliego que quedan resumidos más



arriba. Siendo de destacar la afirmación de dicho informe en el sentido de que “En el presente caso el recurso se interpone por D. Javier A. Martínez Prieto, en nombre y representación de Transportes Terrestres Cántabros S.A como Apoderado, en virtud de poder notarial otorgado el 02-06-2014 protocolo 1113 ante el Notario de Madrid D. Inocencio Figaredo de la Mora, empresa participante en la presente licitación, actual adjudicatario del servicio y mejor clasificado en la presente licitación.

Esta circunstancia hace poner en tela de juicio la legitimidad del recurrente, pues la actora ha quedado en primer lugar, por lo que no se alcanza a entender cual es el interés cualificado que la asiste para recurrir los pliegos y anular el presente procedimiento de licitación, no siendo suficiente el interés simple y general de la eventual restauración de la legalidad supuestamente vulnerada como ha declarado este Tribunal de manera reiterada. Por el contrario, se vislumbra un interés en mantener los términos en que actualmente presta el servicio más beneficiosos para la concesionaria que la nueva licitación”.

**Quinto.** Con fecha 25 de enero de 2019 fue conferido traslado, por la Secretaría del Tribunal, del recurso interpuesto a los interesados en la licitación, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que formularan alegaciones, sin que las mismas fueran presentadas.

**Sexto.** Con fecha 11 de febrero siguiente, la Secretaria del Tribunal, por delegación de éste, acordó la concesión de la medida provisional consistente en suspender el procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**Primero.** El presente recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para conocer de él, al amparo del artículo 45 de la LCSP así como del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y la Comunidad Autónoma de Cantabria sobre atribución de competencia de recursos contractuales, suscrito el 28 de noviembre de 2012.

**Segundo.** Se impugnan los Pliegos rectores de la licitación pública relativa a la concesión del servicio de transporte público urbano en el municipio de Castro Urdiales.



**Tercero.** Se ha cumplido el requisito de plazo para interposición del recurso, previsto en el artículo 44 del texto refundido de la LCSP, habida cuenta de las fechas recogidas en los antecedentes de hecho.

**Cuarto.** La legitimación activa de la recurrente viene otorgada por aplicación del artículo 48 de la LCSP. Y ello por cuanto que se recurren los Pliegos rectores de una licitación y según afirma el órgano de contratación en su informe, dicha recurrente ha presentado oferta en ella. Cuestiona, sin embargo, dicha legitimación el órgano de contratación, sobre la base, afirma de que, en el presente caso el recurso se interpone por D. Javier A. Martínez Prieto, en nombre y representación de Transportes Terrestres Cántabros S.A, empresa participante en la presente licitación, actual adjudicatario del servicio y mejor clasificado en la presente licitación, circunstancia, ésta de ser el mejor clasificado, que hace poner en tela de juicio la legitimidad (entiéndase, legitimación) del recurrente, pues la actora ha quedado en primer lugar, por lo que no se alcanza a entender cuál es el interés cualificado que la asiste para recurrir los pliegos y anular el presente procedimiento de licitación, no siendo suficiente el interés simple y general de la eventual restauración de la legalidad supuestamente vulnerada como ha declarado este Tribunal de manera reiterada.

Sobre ese particular, se ha de indicar que para concluir la legitimación para impugnar los Pliegos de una licitación, por más que se haya sido licitador en el procedimiento de referencia, es necesario que la estimación del recurso pueda reportarle algún beneficio a dicho licitador, por lo que de ser, como es el caso, el mejor clasificado, ello hace poner en tela de juicio su legitimación, por no verse el interés cualificado que le asiste para recurrir los pliegos y anular el presente procedimiento de licitación, no siendo suficiente el interés simple y general de la eventual restauración de la legalidad supuestamente vulnerada como ha declarado este Tribunal de manera reiterada.

Por otra parte, respecto de algunos de los motivos que alega la recurrente, la falta de legitimación es más notoria, en cuanto a que al hecho de plantear cuestiones de pura legalidad, debe unirse el hecho de concurrir la recurrente la condición de actual adjudicatario del servicio, lo que determina de forma más notoria la ausencia de beneficio o evitación de un perjuicio que fundamente su legitimación. Tal es el caso del motivo relativo a la omisión de un





factor para el cálculo del valor estimado del contrato, que en modo alguno puede afectarle en cuanto que ha participado en la licitación de manera que dicha incorrección en nada le beneficia ni perjudica. Y también es el caso del motivo relativo a la subrogación del actual personal prestador del servicio, dado que la recurrente es la actual prestadora y conoce perfectamente los datos relativos a dicho personal y sus costes, datos que si no son todo lo preciso exigible, es imputable a ella. Y asimismo es el caso del motivo relativo al porcentaje de modificación del contrato admisible establecido en el PCAP y en el Cuadro de Características, pue se trata de un mero error material, como resulta claramente de la cláusula 41 del PCAP y reconoce el propio OC, que determina la prevalencia de dicha cláusula que impone en las modificaciones el límite legal del artículo 204 de la LCSP, que es el 20%.

Todo cual lleva a tener que concluir la inadmisión del presente recurso en relación con todos los motivos que suponen una mera pretensión de restauración de la legalidad.

**Quinto.** Queda, por tanto, restringido el análisis de este Tribunal a los motivos consistentes en que el pliego incluye criterios subjetivos a la hora de valorar y calificar la Oferta Económica y Criterios evaluables de forma automática, así como al que hace referencia a que se configura como baja temeraria la oferta inferior al 80% del valor medio obtenido para todos los licitadores admitidos, lo que evidencia a juicio del recurrente un error en la configuración de la fórmula.

**Sexto.** El primero de los mentados motivos de impugnación en relación con los que se admite el presente recurso, consiste en que el pliego incluye criterios subjetivos a la hora de valorar y calificar la Oferta Económica y Criterios evaluables de forma automática, al establecer, en la cláusula 14.1 del Cuadro de Características, que "No se puntuarán aquellas ofertas que no justifiquen debidamente la compensación en función de los criterios establecidos en el Estudio de Viabilidad". Sin embargo, dice el recurrente, no se están definiendo criterios objetivos, ciertos y determinados en base a los cuales se determine cuándo no se encuentra la oferta "debidamente" justificada; estableciendo por tanto una "puntuación cero", a aquellas ofertas en las que, mediante un juicio de valor, se establezca que no están suficientemente justificadas.



Como pone de manifiesto la entidad recurrente en su recurso, "(...) esta misma cuestión ha sido planteada al Órgano de Contratación, con consulta al pliego, obteniendo la siguiente respuesta:

*"La puntuación otorgada no dependerá de la aplicación de criterios subjetivos sino de la aplicación de las fórmulas previstas en el apartado 14.1 del Cuadro de Características.*

*Se entenderá no justificada y por tanto no se puntuará una oferta cuando se omita alguno de los parámetros señalados en la cláusula 14.6 del PCAP o cuando no se justifique la compensación en función de los criterios establecidos en el Estudio de Viabilidad, tal y como señala la cláusula 14.1 del Cuadro de características".*

Por tanto, hay que entender que no es que se subjetiven, como pretende la recurrente, criterios de valoración evaluables de forma automática o mediante fórmula, sino que no basta al licitador con hacer la oferta sin más explicación, sino que tendrá que ser justificada conforme a los parámetros de la cláusula 14.6 PCAP (que dice que "Las ofertas económicas deben presentarse acompañadas de un Plan Económico Financiero que referido al periodo concesional justifique, (i) los ingresos esperados, (ii) los costes del servicio, (iii) el coste/Km. de servicio, (iv) el cuadro de tarifas que permita alcanzar el equilibrio económico del contrato a lo largo de la concesión, (v) el margen de beneficio, (vi) la compensación que el Ayuntamiento debe satisfacer al concesionario, y, (vii) el número de viajeros estimado) y deberá justificar la compensación en función de los criterios que establece el Estudio de viabilidad obrante como Anexo II en el PPT, el cual detalla el procedimiento e hipótesis de cálculo y los valores obtenidos de cada una de las partidas ( a) Personal de conducción; b) Combustible; c) Neumáticos; d) Reparaciones y Mantenimiento; e) Amortización del material móvil; f) Financiación; g) Seguros; h) Atención al cliente; i) Costes inmobiliarios y j) Gastos Generales y de Estructura). Para, a continuación, el estudio de viabilidad detallar la metodología empleada para el cálculo de los ingresos del servicio definido en el Pliego técnico, así como las previsiones de ingresos calculados.

Por tanto, al exigirse, para puntuarse los criterios que se dice por la recurrente que se subjetivizan, su justificación, dado lo arriba apuntado, no se está sino pidiendo que se desglose o detalle la oferta por tales criterios.



De modo que este motivo de impugnación ha de ser desestimado.

**Séptimo.** El otro motivo de impugnación respecto del que es admisible el presente recurso es el de que los pliegos configuran como baja temeraria la oferta inferior al 80% del valor medio obtenido para todos los licitadores admitidos, lo que evidencia a juicio del recurrente un error en la configuración de la fórmula, pudiendo producirse así el absurdo y paradoja de, en el supuesto de la existencia de dos únicas ofertas presentadas, una que oferte una baja del precio del -1% y otra una baja del -2%, la que ha ofertado una baja del -2% se encuentre en situación de temeridad.

Sobre ello vuelve a acertar el Órgano de Contratación en su informe al poner de manifiesto que el art.149 de la LCSP habilita el establecimiento de un umbral de anormalidad por referencia al conjunto de ofertas válidas que se hayan presentado, habiéndose en este caso estimado que una baja inferior al 80 % del valor medio de los licitadores admitidos sería anormal o desproporcionada.

Dice así, tal precepto que *“1. En los casos en que el órgano de contratación presuma que una oferta resulta inviable por haber sido formulada en términos que la hacen anormalmente baja, solo podrá excluirla del procedimiento de licitación previa tramitación del procedimiento que establece este artículo.*

*2. La mesa de contratación, o en su defecto, el órgano de contratación deberá identificar las ofertas que se encuentran incursas en presunción de anormalidad, debiendo contemplarse en los pliegos, a estos efectos, los parámetros objetivos que deberán permitir identificar los casos en que una oferta se considere anormal.*

*La mesa de contratación, o en su defecto, el órgano de contratación realizará la función descrita en el párrafo anterior con sujeción a los siguientes criterios*

*a) Salvo que en los pliegos se estableciera otra cosa, cuando el único criterio de adjudicación sea el del precio, en defecto de previsión en aquellos se aplicarán los parámetros objetivos que se establezcan reglamentariamente y que, en todo caso,*



*determinarán el umbral de anormalidad por referencia al conjunto de ofertas válidas que se hayan presentado, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.*

*b) Cuando se utilicen una pluralidad de criterios de adjudicación, se estará a lo establecido en los pliegos que rigen el contrato, en los cuales se han de establecer los parámetros objetivos que deberán permitir identificar los casos en que una oferta se considere anormal, referidos a la oferta considerada en su conjunto.”*

En el caso que nos ocupa, aunque se utiliza una pluralidad de criterios de adjudicación, sólo se contempla la posibilidad de anormalidad de la oferta en relación con el precio, respecto del que el precepto transcrito, remite para su definición en los pliegos a que se determine el umbral de anormalidad por referencia al conjunto de ofertas válidas. De ahí que este motivo de impugnación deba ser desestimado y confirmada la cláusula impugnada.

Por todo lo anterior,

**VISTOS** los preceptos legales de aplicación,

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

**Primero.** Inadmitir el presente recurso interpuesto por D. J.A.M.P., en nombre y representación de la sociedad TRANSPORTES TERRESTRES CANTABROS, S.A., contra los Pliegos rectores de la licitación relativa a la “*Concesión del servicio de transporte público urbano en el municipio de Castro Urdiales*”, en relación con los motivos de impugnación que atañen a cuestiones de mera legalidad. Desestimándose, en relación con los demás motivos.

**Segundo.** Levantar la suspensión del procedimiento de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 del mismo cuerpo legal.

**Tercero.** Declarar que no se aprecia mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 del 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 Cantabria, 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 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.