



Recurso nº 106/2021

Resolución nº 498/2021

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

En Madrid, a 30 de abril de 2021.

VISTO el recurso interpuesto por D. J.S.R., en representación de URO VEHÍCULOS ESPECIALES, S.A., contra la admisión de la proposición presentada por la empresa TECHNOLOGY AND SECURITY DEVELOPMENTS, S.L. al lote nº 5 del procedimiento de *“Contratación mixta del suministro, en régimen de adquisición, de vehículos para dotar a la Gendarmería Nacional de Mali, como país integrante del Proyecto Garsi-Sahel (‘Grupos de Acción Rápida de Vigilancia e Intervención en el Sahel’), con garantía técnica y provisión de la entrega en Bamako, así como del servicio de mantenimiento de los bienes”*, con expediente JYS-2020-065, convocado por la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas, F.S.P. (FIIAPP), y contra el acuerdo de adjudicación a esa empresa del mencionado lote, adoptado por la Directora de esa entidad el 5 de enero de 2021, este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Se ha tramitado por la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas, F.S.P. (en adelante, FIIAPP) el procedimiento de *“Contratación mixta del suministro, en régimen de adquisición, de vehículos para dotar a la Gendarmería Nacional de Mali, como país integrante del Proyecto Garsi-Sahel (‘Grupos de Acción Rápida de Vigilancia e Intervención en el Sahel’), con garantía técnica y provisión de la entrega en Bamako, así como del servicio de mantenimiento de los bienes”* (Exp. JYS-2020-065), por un valor estimado de 4.220.000 €.

Segundo. En el marco del citado expediente de contratación, con fecha 5 de enero de 2021 se adoptó por la Directora de la FIIAPP el acuerdo de adjudicación del lote nº 5



(“Blindados todo terreno”) a la empresa TECHNOLOGY AND SECURITY DEVELOPMENTS, S.L. (en adelante, TSD).

Tercero. Con fecha 26 de enero de 2021, D. J.S.R., en representación de URO VEHÍCULOS ESPECIALES, S.A. (en adelante, UROVESA), al amparo de lo establecido en los arts. 44 y siguientes 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), ha interpuesto recurso especial en materia de contratación contra la admisión de la proposición de la empresa TSD al lote nº 5 del mencionado expediente de contratación y contra el acuerdo de adjudicación a esa empresa de dicho lote, adoptado por la Directora de la FIIAPP el 5 de enero de 2021.

Cuarto. En la tramitación de este recurso se han observado todos los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por la vigente LCSP y por el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

Quinto. Se ha remitido a este Tribunal por parte de FIIAPP el correspondiente expediente de contratación, de acuerdo con lo establecido en el art. 56.2 de la LCSP, así como el preceptivo informe previsto en la misma norma legal.

Sexto. Con fecha 12 de febrero de 2021, la Secretaria del Tribunal, actuando por delegación, dictó acuerdo manteniendo la suspensión del procedimiento de contratación, en relación con el Lote nº 5, producida automáticamente como consecuencia de lo establecido en el art. 53 de la LCSP, de acuerdo con lo previsto en el art. 56.3 del mismo texto legal.

Séptimo. Con fecha 15 de febrero de 2021, la Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones, habiéndolo hecho la empresa adjudicataria del lote nº 5, TSD, que con fecha 22 de febrero de 2021 ha



presentado escrito en el que, por los motivos que en el mismo expone, solicita la desestimación del recurso.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales es competente para el conocimiento y resolución del presente recurso especial en materia de contratación, en el que se recurren los acuerdos de admisión de un licitador y de adjudicación dictados en un procedimiento de contratación tramitado por un poder adjudicador, como es FIIAPP, en su condición de fundación del sector público estatal, de conformidad con lo establecido en los arts. 44.1 y 45.1, en relación con el art. 3.3.b), de la LCSP.

Segundo. Las actuaciones impugnadas son susceptibles de recurso especial en materia de contratación, por estar incluidas en los apartados b) y c) del art. 44.2 de la LCSP, al tratarse de acuerdos de admisión de un licitador y adjudicación dictados en un procedimiento de contratación referido a uno de los contratos enumerados en el art. 44.1 de la LCSP, como es el mixto de suministro y servicios de valor estimado superior a 100.000 euros (apartado a) del art. 44.1).

Tercero. La entidad recurrente está legitimada activamente para la interposición del presente recurso especial en materia de contratación, al perjudicar o afectar a sus derechos o intereses legítimos la actuación objeto de impugnación, de acuerdo con lo previsto en el art. 48 de la LCSP.

Cuarto. El escrito de interposición del recurso se ha presentado dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente a la notificación del acuerdo de adjudicación, realizada el 5 de enero de 2021, con arreglo a lo establecido en el art. 50.1 de la LCSP; observándose en el escrito de interposición las exigencias previstas en el art. 51.1 de la LCSP.

Quinto. El recurso interpuesto por D. J.S.R., en representación de UROVESA, impugna la admisión de la proposición de la empresa TSD al lote nº 5 y el acuerdo de adjudicación a esa empresa del mencionado Lote, adoptado por la Directora de la FIIAPP el 5 de



enero de 2021, solicitando *“la anulación de los actos recurridos con retroacción del procedimiento al momento inmediatamente anterior a aquél en que se cometió la infracción, acordando la exclusión de la oferta formulada por TECHNOLOGY AND SECURITY DEVELOPMENTS, S.L. al Lote 5 por incumplimiento de las prescripciones técnicas y procediendo a la adjudicación del acuerdo licitado a la mejor oferta”*.

Para resolver el presente recurso, es preciso comenzar exponiendo lo siguiente:

1º) El Cuadro de Características anexo al PCAP por el que se rige la contratación establece, en su apartado 10.2, que en el Sobre nº 1 los licitadores deberán aportar, entre otros, los siguientes documentos: *“Archivo 2: Documentación oficial del fabricante acreditativa de las características los bienes a suministrar, verificándose su adecuación al PPT con carácter previo a la valoración conforme al cuadro 14; Archivo 3: Documento anexo IX (correspondiente al “Cumplimiento de los requerimientos técnicos”)*.

Respecto del Lote nº 5, *“Blindados todo terreno”*, en el PPT se exigen, entre otros requerimientos técnicos, en lo que aquí interesa, los siguientes:

“Niveles de protección:

- *Balística: STANAG 4569 Nivel 1.*
- *Contra minas antipersonas: STANAG 4569 Nivel 1.*
- *Los citados niveles deberán acreditarse mediante un certificado oficial de cumplimiento del nivel de protección requerido según el STANAG 4569, expedido por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente, o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN.*
- *A fin de poder evaluar correctamente el nivel de protección, dicho certificado deberá remitirse junto con la ficha o descripción técnica del vehículo.*
- *A estos efectos, no será válida la mera acreditación de la superación de las pruebas de ensayo si no van acompañadas del citado certificado.*
- *El nivel de protección balístico y contra minas es un requisito esencial, y la no acreditación mediante la certificación oficial expuesta será causa de exclusión.*



Movilidad con carga máxima: (...)

- *Suspensión independiente en las cuatro ruedas*".

2º) Con fecha 3 de diciembre de 2020, el Comité de Evaluación previsto en el apartado 14 del Cuadro de Características anexo al PCAP emitió informe de verificación técnica de las ofertas presentadas a los distintos Lotes del expediente de contratación, suscrito por D. J.A.R.V., Director del Proyecto GARS-SAHEL. En el caso del Lote nº 5, el informe entendía que solamente dos de los licitadores TSD y UROVESA, cumplían los requisitos técnicos exigidos en el PPT, debiendo ser excluidos los otros tres presentados, MENPRO GESTIONES DOCUMENTARIAS, S.L., MARCK e INTERNATIONAL ARMORED GROUP FZE.

Una vez examinadas las dos ofertas admitidas, con fecha 5 de enero de 2021 la Directora de la FIIAPP acordó la adjudicación del lote nº 5 del contrato a la empresa TSD, por un importe de 1.481.256 € más IVA.

Sexto. La cuestión planteada en el presente recurso se centra en la determinación de si los vehículos objeto de la proposición presentada por la empresa adjudicataria TSD al Lote nº 5 ("*Blindados todo terreno*") del procedimiento de contratación tramitado por la FIIAPP cumplían o no dos de los requerimientos técnicos exigidos en el PPT, a saber:

- Los niveles de protección balística STANAG 4569 Nivel 1 y contra minas antipersonas STANAG 4569 Nivel 1, acreditados mediante un certificado oficial expedido por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN.
- La suspensión independiente en las cuatro ruedas.

Para resolver esta cuestión, que como es evidente reviste un carácter estrictamente técnico, debe aplicarse la doctrina que de modo reiterado ha establecido este Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales respecto de los casos en que los licitadores impugnan los acuerdos dictados por los órganos de contratación, planteando discrepancias sobre los criterios técnicos aplicados por esos órganos al adoptar los mencionados acuerdos (ya sea, como ocurre en este caso, en relación con la admisión



de las ofertas tras la comprobación del cumplimiento por las mismas de las exigencias técnicas establecidas en los Pliegos, ya sea, como sucede en otras ocasiones, respecto de las puntuaciones atribuidas a las ofertas respecto de los criterios evaluables en función de juicios de valor, o en cualesquiera otros supuestos similares que puedan suscitarse).

Esta consolidada doctrina se plasma, por ejemplo, en la Resolución nº 1240/2020, de 20 de noviembre de 2020 (Recurso nº 953/2020), en la que se invocan varias anteriores en el mismo sentido:

“Fijado así el ámbito de la controversia sometida a este Tribunal, es preciso aplicar para su resolución la reiterada doctrina establecida reiteradamente por este órgano en supuestos similares en los que también se planteaban discrepancias en cuanto a la valoración de aspectos de naturaleza técnica. Resumiendo esta doctrina, la Resolución nº 480/2018, de 18 de mayo de 2018 (Recurso nº 274/2018), dictada en un supuesto en que la discrepancia se refería a las puntuaciones asignadas a las ofertas con fundamento en juicios de valor, pero extensible a cualquier otro supuesto en el que en el marco de un procedimiento de contratación se lleven a cabo apreciaciones de carácter técnico, expuso lo siguiente:

‘Básicamente los elementos de juicio a considerar para establecer la puntuación que procede asignar por tales criterios a cada proposición descansan sobre cuestiones de carácter técnico. Por ello, hemos declarado reiteradamente la plena aplicación a tales casos de la doctrina sostenida por nuestro Tribunal Supremo con respecto de la denominada discrecionalidad técnica de la Administración. Ello supone 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, sin embargo, que el resultado de estas valoraciones no pueda ser objeto de análisis por parte de este Tribunal, sino que este análisis 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. Hemos así mismo declarado que los informes técnicos están dotados de una presunción de acierto y



veracidad, precisamente 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 consecuencia este Tribunal ha de limitarse a comprobar si se han seguido los trámites procedimentales y de competencia, analizar si se ha incurrido en error material y si se han aplicado formulaciones arbitrarias o discriminatorias, de modo que, fuera de estos aspectos, el Tribunal debe respetar los resultados de dicha valoración’.

Aplicando esta doctrina al caso que nos ocupa, resulta que la empresa recurrente discute la apreciación realizada por el órgano de contratación respecto del cumplimiento por su oferta de varios de los requerimientos técnicos exigidos en el PPT para la prestación del servicio, pero sin acreditar la existencia en esa apreciación, debidamente motivada por el órgano de contratación, de arbitrariedad, discriminación, error ostensible, o vicios procedimentales o de competencia.

En consecuencia, no puede pretender la empresa recurrente que la revisión por parte de este Tribunal de la apreciación técnica realizada por el órgano de contratación en cuanto al cumplimiento por el sistema ofertado por aquélla de ciertas exigencias detalladas en el PPT: a saber, capacidad para realizar el servicio de recepción masiva de remesas y envío de los avisos de recibo por vía telemática, y aptitud de su motor de búsqueda para localizar los envíos a través de determinados campos de búsqueda. Esa apreciación por el órgano de contratación está amparada por la discrecionalidad técnica de que goza la Administración contratante al analizar las ofertas, que no puede ser sustituida por el análisis de legalidad que compete al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, que parte de la presunción de acierto y veracidad de las valoraciones del órgano de contratación con apoyo en los correspondientes informes, análisis o estudios técnicos, que sólo son revisables en casos excepcionales de arbitrariedad, desviación de poder, ausencia de justificación o error material.

Como se expuso en la Resolución nº 456/2014, de 14 de mayo de 2015 (Recurso nº 405/2015), “tratándose de cuestiones que se evalúan aplicando criterios estrictamente técnicos, el Tribunal no puede corregirlos aplicando criterios jurídicos. No se quiere decir con ello, sin embargo, que el resultado de estas valoraciones no pueda ser objeto de



análisis por parte de este Tribunal sino que este análisis 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. Fuera de estos aspectos, el Tribunal debe respetar los resultados de dicha valoración. 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. Así, en nuestra Resolución nº 52/2015 decíamos que en esta tesitura, como ya ha señalado este Tribunal en su Resolución nº 177/2014 de fecha 28 de febrero de 2014 «para decidir y resolver el recurso, al tratarse de una cuestión puramente técnica, el contenido del Informe técnico evacuado en el seno del procedimiento, y que posteriormente sirve de base al órgano resolutorio, la solución a esa cuestión se tiene que decidir de acuerdo con criterios técnicos, que no pueden ser otros que los contenidos en el Informe técnico, y en cuya materia por razones obvias, al no estar ante una cuestión propiamente jurídica, ya afecte a normas de competencia o de procedimiento, este Tribunal no tiene competencia material para decidir con un criterio propio, que no sea el ofrecido por el órgano técnico ya citado. Sin que, en el contenido del Informe técnico, y a la postre, en la resolución recurrida, se aprecie error material, ni arbitrariedad o discriminación»».

En consecuencia, no apreciándose en el presente caso la existencia de error material, arbitrariedad o desviación de poder, ni la ausencia de justificación en la apreciación técnica realizada por el órgano de contratación en cuanto al incumplimiento por la oferta de la empresa excluida de dos de los requerimientos técnicos para la prestación del servicio objeto de contratación exigidos en el apartado 2 del PPT (realización del servicio de recepción masiva de remesas y envío de los avisos de recibo por vía telemática, y posibilidad de búsqueda de los envíos a través de su número, de cualquier campo que forme parte del destinatario o del estado en que se encuentren), debemos concluir que no queda desvirtuada por las alegaciones de la empresa recurrente la presunción “iuris tantum” de certeza de la apreciación del órgano de contratación, amparada por la discrecionalidad técnica de la Administración. Ello ha de conducir a la desestimación de



la impugnación de los motivos segundo y tercero que fundamentaron la decisión de exclusión de la U.T.E. PROCOBRO-WEST FARGO del procedimiento de contratación y, por ende, a la desestimación del recurso”.

Séptimo. El primero de los requerimientos técnicos de los vehículos ofertados sobre el que se suscita el debate objeto del presente recurso es el definido en el PPT en los siguientes términos: *“Niveles de protección: Balística: STANAG 4569 Nivel 1; Contra minas antipersonas: STANAG 4569 Nivel 1. Los citados niveles deberán acreditarse mediante un certificado oficial de cumplimiento del nivel de protección requerido según el STANAG 4569, expedido por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente, o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN. A fin de poder evaluar correctamente el nivel de protección, dicho certificado deberá remitirse junto con la ficha o descripción técnica del vehículo. A estos efectos, no será válida la mera acreditación de la superación de las pruebas de ensayo si no van acompañadas del citado certificado. El nivel de protección balístico y contra minas es un requisito esencial, y la no acreditación mediante la certificación oficial expuesta será causa de exclusión”.* A este respecto, debe señalarse lo siguiente:

1º) UROVESA argumenta, en síntesis, en lo relativo al cumplimiento y acreditación de esos niveles de protección balístico y contra minas exigidos, que el certificado acreditativo presentado por TSD fue emitido por un ingeniero de armamento y material colegiado, no *“por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente, o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN”*, como exige el PPT; que los vehículos ofertados por TSD no disponen del nivel de protección requerido, sino que la licitadora manifiesta disponer de conocimientos para equiparlos con ese nivel de protección; que las condiciones a las que hace referencia el certificado aportado se refieren a la integración de elementos de blindaje y de vehículos rueda, cuando la norma STANAG 4569 no acredita o evalúa integraciones, sino que certifica de forma inequívoca el cumplimiento del propio producto, que sería el resultado final de esas integraciones; y que la alusión en el certificado aportado por TSD a que *“las placas balísticas han sido probadas en el INTA”* es insuficiente para acreditar el nivel de protección, dado que según la norma STANAG 4569 es preciso que el vehículo sea sometido a un proceso global de ensayos que contemple todo el conjunto de la carrocería en su integridad, no



bastando con la simple aportación de placas balísticas, aun cuando hubieran sido ensayadas satisfactoriamente.

2º) Por su parte, la empresa adjudicataria TSD, en el escrito de alegaciones presentado en el marco del presente recurso, mantiene que los vehículos blindados objeto de su proposición cumplen los requisitos de nivel de protección establecidos en el PPT, invocando el informe emitido el 11 de agosto de 2020, a instancia de esa empresa, por D. M.M., Doctor Ingeniero de Armamento y Material, Colegiado nº 738 del Colegio Oficial de Ingenieros de Armamento, en el que expone que TSD *“dispone del conocimiento apropiado para equipar vehículos rueda con protección balística y antimina demostrado con el diseño y pruebas del prototipo ÍBERO SMV2020 sobre chasis Mercedes Benz UNIMOG FGA. Por ello, TSD satisface las siguientes condiciones: Protección balística: integración de elementos de blindaje que aseguran el nivel 1, 1+ y superior de acuerdo con el STANAG 4569. Las placas balísticas han sido probadas en el INTA. Protección antimina: integración de vehículos rueda con protección nivel 1 o superior de acuerdo con el STANAG 4569. En la actualidad se trabaja en el Proyecto ‘Pangolín’ con el INTA para asegurar y verificar niveles superiores al 2”*.

Octavo. Como tiene declarado reiteradamente este Tribunal en la doctrina expuesta en el Fundamento jurídico sexto, en principio no le corresponde el análisis de los criterios técnicos en base a los cuales los órganos de contratación adoptan sus decisiones en el marco de los procedimientos que tramitan, debiendo respetarse la discrecionalidad técnica que a esos órganos corresponde y la presunción de acierto de las valoraciones que realicen con arreglo a esos criterios, que no pueden ser revisados aplicando apreciaciones de índole jurídica. Sin embargo, como también se expuso, esa regla general presenta algunas excepciones, siendo posible el análisis de las valoraciones técnicas realizadas por los órganos de contratación, en lo referente a sus aspectos formales (tales como las normas de competencia o de procedimiento), a la aplicación de criterios arbitrarios o discriminatorios, o a la existencia de errores materiales.

En este caso, es evidente que se produjo un incumplimiento de la exigencia establecida en el PPT respecto de la forma de acreditar que los vehículos ofertados por TSD disponían de los niveles de protección balística STANAG 4569 Nivel 1 y contra minas

antipersonas STANAG 4569 Nivel 1”, sin que la apreciación de la existencia de ese incumplimiento requiera un conocimiento técnico específico. En efecto, el PPT exige, de forma clara y terminante, que esos niveles de acrediten “mediante un certificado oficial de cumplimiento del nivel de protección requerido según el STANAG 4569, expedido por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente, o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN”, que “deberá remitirse junto con la ficha o descripción técnica del vehículo”. Y añade que “no será válida la mera acreditación de la superación de las pruebas de ensayo si no van acompañadas del citado certificado” y, aún más, que “el nivel de protección balístico y contra minas es un requisito esencial, y la no acreditación mediante la certificación oficial expuesta será causa de exclusión.” Ciertamente, esa certificación oficial no forma parte de la documentación presentada por el licitador obrante en el expediente remitido por la FIAPP, ni ha sido aportada junto con su escrito de alegaciones, en el que se invoca únicamente, como antes se indicó, el informe emitido el 11 de agosto de 2020 por D. M.M., Doctor Ingeniero de Armamento y Material, Colegiado nº 738 del Colegio Oficial de Ingenieros de Armamento, que no reviste las características exigidas de forma terminante por el PPT.

En suma, la revisión por este Tribunal de este aspecto formal relativo a la acreditación de un requisito técnico, que no implica en modo alguno la emisión de un pronunciamiento de este carácter acerca de si los vehículos disponían efectivamente o no de los repetidamente citados niveles de protección, sino que solamente constituye la constatación de que esta exigencia no fue acreditada en la forma exigida en el PPT, ha de conllevar la estimación de la primera alegación articulada en el recurso de UROVESA, en cuanto al incumplimiento por la oferta de TSD al Lote nº 5 de la exigencia de acreditación de los niveles de protección exigidos mediante un certificado oficial expedido por un laboratorio o entidad oficial acreditada e independiente o por un Ministerio de Defensa de alguno de los países miembros de la OTAN, incumplimiento que debió conllevar la exclusión de esa oferta, de acuerdo con lo establecido de forma expresa en el PPT. De ello deriva la procedencia de anular los acuerdos del órgano de contratación de admisión de la oferta de TSD y de adjudicación del Lote nº 5 a su favor.



Noveno. Respecto del cumplimiento o no por los vehículos blindados ofertados por TSD del requisito de disponer de suspensión independiente en las cuatro ruedas exigido en el PPT, segunda cuestión suscitada en el presente recurso, es preciso señalar lo que sigue:

1º) La empresa recurrente, UROVESA, aduce que el chasis del vehículo ÍBERO ofertado por la adjudicaría TSD, que se corresponde con el chasis original del UNIMOG, es de suspensión rígida y no independiente en las cuatro ruedas, por lo que no cumple la exigencia establecida en el PPT, aportando un informe en este sentido, emitido a solicitud de la recurrente con fecha 26 de enero de 2021 por D. Carlos Alegre, Ingeniero Técnico Industrial, Colegiado nº 8.983 del Colegio Oficial de Graduados e Ingenieros Técnicos Industriales, al servicio de la empresa HOMOLOGACIÓN INTEGRAL DE VEHÍCULOS, S.L.

2º) Sin embargo, TSD mantiene, en cuanto a la suspensión del vehículo ofertado UNIMOG FGA 14.5, que, de acuerdo con la información aportada por su fabricante, Mercedes Benz, *“es capaz de tener contacto con el suelo en las cuatro ruedas y, por tanto, tiene plena tracción incluso con 550 milímetros de torsión diagonal”*, características que, según indica, *“no son incompatibles con la suspensión establecida en el PPT”*. Asimismo, aporta el informe emitido a su instancia el 16 de febrero de 2021 por D. M.M., Doctor Ingeniero de Armamento y Material, Colegiado nº 738 del Colegio Oficial de Ingenieros de Armamento, en el que expone que *“para trabajo duro en todo terreno, la cadena cinemática y el sistema de suspensión aportada por UNIMOG FGA TSD ÍBERO mejora las exigencias del PPT en cuanto a durabilidad, sencillez, aptitud en terrenos extremos y capacidad de carga”*, destacando una serie de beneficios y mejoras que aporta el diseño del chasis UNIMOG FGA 14,5 t.

Décimo. Por tanto, en relación con el cumplimiento o no por los vehículos ofertados por TSD de este segundo requerimiento técnico exigido en el PPT, existen posiciones discrepantes de las empresas recurrente y adjudicataria, fundamentadas en argumentos de índole técnica que se contraponen y en sendos informes que respaldan unos y otros, como ha quedado plasmado en el Fundamento jurídico anterior.



En cuanto a esta cuestión del sistema de suspensión de los vehículos, el informe emitido el 28 de enero de 2021 por D. J.A.R.V., Director del Proyecto GARSÍ-SAHÉL gestionado por la FIIAPP, que es invocado por TSD en su escrito de alegaciones (mencionando que obra en el expediente como documento nº 25), y que ha sido remitido por la FIIAPP a solicitud de este Tribunal con fecha 4 de marzo de 2021 (indicándose en el oficio de remisión que *“el documento catalogado como ‘informe’, que materialmente se elaboró como correo electrónico interno, de fecha 28 de enero de 2021, se evacuó a con posterioridad a la aprobación del acta comprobatoria y de valoración de la documentación y propuestas del expediente (de fecha 16 de diciembre de 2020), y a la publicación del acuerdo de adjudicación (de fecha 5 de enero de 2021), por lo que no forma parte del expediente administrativo, razón que explica su no remisión con el envío de documentación del día 29 de enero de 2021”*), suscita dudas acerca del efectivo cumplimiento de la exigencia establecida en el PPT por parte de los vehículos ofertados por la empresa adjudicataria, sobre el cual no emite un pronunciamiento inequívoco, difiriendo su verificación al momento de la entrega de los vehículos por la empresa adjudicataria a la Administración contratante. Este informe expone lo siguiente:

“(…) cabe pensar que sobre dicho vehículo base (Mercedes Benz Special Chassis FGA 14.5) la empresa TSD va a realizar una serie de transformaciones para precisamente adaptar el mismo y hacer que se cumplan todos aquellos requerimientos técnicos que son exigidos en los pliegos y que el vehículo base pudiera no poseer.

Se reitera por tanto que la empresa TSD, tanto en su oferta como en el Anexo IX ofrece como producto final un vehículo con suspensión independiente a las cuatro ruedas, sin que la posible complejidad de las actuaciones y transformaciones necesarias para ello haga sospechar un incumplimiento, que en caso de producirse daría lugar no sólo a la exclusión de la licitación, sino que también implicaría la no recepción del mismo una vez finalizado, precisamente por dicho incumplimiento.

Debe señalarse que de ser cierto, dicho incumplimiento no se detectaría documentalente, dado que se habrían falseado las características ofrecidas tanto en la Oferta como en el Anexo IX, pero una vez fabricado el vehículo sería inmediatamente detectado en las comprobaciones previas a la firma de la recepción, puesto que la



diferencia entre una suspensión independiente y un eje rígido como el que afirma la empresa recurrente que va a montar el producto final, en este caso el vehículo blindado, es evidente, notoria y perceptible a simple vista, bastando para ello con mirar si las ruedas delanteras o las traseras van montadas sobre un mismo eje (...)

No obstante, y dado que en caso de que el vehículo que en su día entregue la empresa TSD por algún motivo incumpliese la condición de suspensión independiente a las cuatro ruedas, procedería su no aceptación, causando con ello múltiples perjuicios, tanto a la empresa adjudicataria TDS, como a la recurrente UROVESA, así como al destinatario final de dichos vehículos, por lo que se recomienda que se solicite a la empresa TSD una descripción detallada y completa de las características técnicas de la suspensión que van a instalar en los vehículos, especificando expresamente que se manifieste sobre si van unidas por ejes, a fin de poder determinar de una forma más exhaustiva si cumplen con los requerimientos técnicos exigidos”.

Por su parte, el informe suscrito el 29 de enero de 2021 por la Directora de la FIIAPP y remitido a este Tribunal en el marco del presente recurso, en cumplimiento de lo establecido en el art. 56.2 de la LCSP, se pronuncia detalladamente (a diferencia de lo que ocurre respecto del requisito de niveles de protección, sobre el que el mencionado informe no contiene referencia alguna), poniendo de manifiesto que tras conceder a UROVESA el acceso solicitado a la documentación técnica aportada por TSD en relación con los niveles de protección y el sistema de suspensión de los vehículos, con fecha 26 de enero de 2021 requirió a TSD, antes de formalizar el contrato del Lote nº 5, la presentación “*de los documentos (estudios, planos o imágenes), que den cuenta de las actuaciones de adecuación comprometidas para la ejecución del suministro (ex artículo 95 LCSP). En particular, resulta necesario aportar detalle específico sobre la suspensión de los vehículos, concretando la transformación y todos los datos y pormenores técnicos de la misma*”, requerimiento que fue respondido por TSD el 28 de enero de 2021.

El informe del órgano de contratación expone lo siguiente:

“Vistos los argumentos expuestos por UROVESA y tras la presentación de la documentación remitida por TSD con fecha 28 de enero de 2021, el comité evaluador,



extrae como conclusión que, tras el análisis de aquella, no se puede determinar de una forma fehaciente si la suspensión es independiente o no, puesto que si bien la suspensión presenta ejes delantero y trasero, que en un principio pudiera ser un indicio de que la misma NO es independiente, de la documentación aportada por Mercedes Benz como fabricante del chasis, como de la descripción técnica efectuada por TSD de los sistemas de torsión del chasis como de la disposición de los resortes y amortiguadores y resto de los elementos que lo integran, no se puede determinar sin un informe pericial de un ingeniero si dicha suspensión es estrictamente independiente, tal y como exigen los pliegos, o si por el contrario es meramente equivalente en su comportamiento a la misma, circunstancia esta que no sería aceptable por incumplir los criterios técnicos.

A la vista de estas explicaciones, el órgano de contratación se ve en la obligación de reconsiderar el anular la adjudicación del lote 5 del expediente JYS-2020-065 a favor de TSD, inadmitiendo su oferta, ya que, sobre la base de la consideración efectuada por el comité evaluador, FIIAPP no tiene la constatación de que la suspensión sea independiente tras el requerimiento, no habiendo sido capaz el licitador TSD de demostrar que su proposición se adecua a los pliegos de manera indubitada (...)

En conclusión, este órgano de contratación, no pudiendo entrar a valorar la propuesta de TSD, entiende que, sobre la base del juicio técnico expuesto, no ha quedado acreditado el cumplimiento cierto del PPT por TSD, en lo que concierne a la suspensión independiente de las cuatro ruedas del vehículo, de modo que, a consecuencia de ello, y sin entrar a valorar lo alegado sobre el certificado STANAG, procedería anular la adjudicación del lote 5 del expediente JYS-2020-065 a favor de esta empresa, inadmitiendo su oferta, retrotrayendo así las actuaciones a la fase de valoración de ofertas evaluables mediante criterios objetivos”.

En base a todo ello, el informe remitido por la Directora de la FIIAPP a este Tribunal concluye solicitando “que se considere la procedencia de anular la adjudicación del lote 5 del expediente JYS-2020-065 a favor de TSD, inadmitiendo su oferta, retrotrayendo así las actuaciones a la fase de valoración de ofertas evaluables mediante criterios objetivos,

por no haber quedado acreditado el cumplimiento del requisito ‘Suspensión independiente en las cuatro ruedas del vehículo’.

Por tanto, el órgano de contratación, en su informe sobre el recurso, propone la rectificación del criterio que había adoptado anteriormente respecto del cumplimiento por los vehículos ofertados por TSD del requisito de suspensión independiente a las cuatro ruedas, considerando que la empresa licitadora no ha acreditado debidamente ese cumplimiento. A la vista de ello, este Tribunal ha de aplicar el principio de discrecionalidad técnica de la Administración consagrado en su doctrina, asumiendo ese juicio emitido por el órgano competente en aplicación de criterios técnicos, que debe presumir que se halla revestido de veracidad y acierto, y dado que no se aprecia en este caso que concurra ninguno de los motivos que excepcionalmente podrían fundamentar la revisión de ese juicio técnico (aspectos formales como la competencia o el procedimiento, o existencia de arbitrariedad, discriminación o error material), ha de estimar asimismo el segundo motivo de impugnación articulado por la empresa recurrente y anular también en base al mismo los acuerdos de admisión de la oferta de TSD y de adjudicación del contrato del lote nº 5 a su favor, excluyendo de la licitación a esa empresa por incumplimiento de este requisito exigido por el PPT.

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar el recurso interpuesto por D. J.S.R., en representación de URO VEHÍCULOS ESPECIALES, S.A., contra la admisión de la proposición presentada por la empresa TECHNOLOGY AND SECURITY DEVELOPMENTS, S.L. al lote nº 5 del procedimiento de *“Contratación mixta del suministro, en régimen de adquisición, de vehículos para dotar a la Gendarmería Nacional de Mali, como país integrante del Proyecto Garsi-Sahel (‘Grupos de Acción Rápida de Vigilancia e Intervención en el Sahel’), con garantía técnica y provisión de la entrega en Bamako, así como del servicio de mantenimiento de los bienes”*, expediente JYS-2020-065, convocado por la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas, F.S.P. (FIIAPP), y contra el acuerdo de adjudicación a esa empresa del mencionado lote, adoptado por la



Directora de esa entidad el 5 de enero de 2021; anulando las actuaciones impugnadas y declarando la procedencia de excluir de la licitación a la empresa TECHNOLOGY AND SECURITY DEVELOPMENTS, S.L. y de retrotraer el procedimiento para realizar una nueva adjudicación del mencionado lote.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 de la LCSP.

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 sanción 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 de la Audiencia Nacional, 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 11.1.f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.