



Recurso nº 1230/2020 Comunidad Valenciana 299/2020

Resolución nº 322/2021

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

En Madrid, a 31 de marzo de 2021

VISTO el recurso interpuesto por D. V.C.J., en representación de HERTOCHAR, S.L., contra la resolución de 30 de octubre de 2020, de adjudicación de la licitación convocada por la Dirección General del Instituto Valenciano de Atención Social- Sanitaria (IVASS) para contratar el *“Servicio de transporte terrestre adaptado con acompañante de los usuarios del Centro de DIA de mayores de Carlet, gestionado por el IVASS, para el período de dos años”*, con expediente IV-MY10/2020, el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. La Dirección General del Instituto Valenciano de Atención Social- Sanitaria (IVASS) convocó el procedimiento de licitación del contrato de servicio de transporte terrestre adaptado, con acompañante, de los usuarios del Centro de DIA de mayores de Carlet, mediante anuncios publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea de 14 de julio de 2020 y el 13 de julio de 2020 en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

El valor estimado del contrato asciende a 815.743,68 euros, y el plazo de ejecución inicial es de dos años, siendo susceptible de prórroga por otros dos años más.

Segundo. La licitación se ha desarrollado de conformidad con los trámites previstos en 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 y demás legislación aplicable en materia de contratación.



Tercero. La actuación del órgano de contratación y de la mesa de contratación se ha desarrollado conforme a las exigencias y previsiones de la normativa ahora citada, siendo por resolución de 30 de octubre de 2020 de la Directora General de IVASS cuando se adjudicó el contrato a la mercantil AUTOBUSES BUÑOL, S.L.

Frente a esta resolución, la mercantil HERTO CAR, S.L. interpone el presente recurso especial en materia de contratación por escrito presentado el 13 de noviembre de 2020.

Cuarto. En la tramitación de este recurso, se han observado todos los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por la vigente 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) 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 (en adelante, RPERMC).

Quinto. De conformidad con lo previsto en el artículo 56.2 de la LCSP, se solicitó por el Tribunal al órgano de contratación la remisión del expediente, habiendo sido recibido acompañado del correspondiente informe de fecha 17 de noviembre de 2020, en el que manifiesta que su intención al establecer el criterio de adjudicación era el logro de objetivos medioambientales relacionados con el cambio climático, y que los vehículos eléctricos son los óptimos para cumplir dicho objetivo, pero que por no haber especificado el criterio con mayor nivel de detalle consideraba que procedía estimar el recurso.

Sexto. En fecha 23 de noviembre de 2020 la secretaria 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. En fecha 27 de noviembre de 2020 se presentan alegaciones por la entidad AUTOBUSES BUÑOL, S.L., oponiéndose a la estimación del recurso.

Séptimo. Interpuesto el recurso, la secretaria del Tribunal por delegación de este dictó resolución de 27 de noviembre de 2020 acordando mantener la suspensión del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la 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.

Octavo. El día 4 de marzo de 2021 este Tribunal se dirigió al órgano de contratación, solicitando la ampliación de su informe y su parecer técnico sobre si los vehículos ofertados por la empresa recurrente tenían o no la condición de vehículo híbrido, por contar o no con dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión.

El IVASS contestó al requerimiento argumentando que los vehículos ofrecidos por la empresa recurrente tenían un solo motor y, por tanto, un único sistema de propulsión. Concluyendo que los vehículos ofertados por HERTOCHAR SL no tienen la consideración de vehículos híbridos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El presente recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.3 del TRLCSP y en el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y la Generalitat Valenciana sobre atribución de competencia de recursos contractuales de fecha 22 de marzo de 2013 (BOE de fecha 17/04/2013), prorrogado mediante Acuerdo de fecha 25 de febrero de 2016 (BOE de fecha 21/03/2016) y nuevamente prorrogado mediante Acuerdo de fecha 16 de abril de 2019 (BOE de fecha 22/05/2019).

Segundo. En cuanto al plazo para recurrir, el escrito de interposición se ha presentado dentro del plazo de quince días hábiles establecido en el artículo 50.1 c) de la LCSP.

Tercero. En cuanto al otro requisito de admisibilidad del recurso, el del procedimiento y tipo de acto que se recurre, también concurre, de conformidad con el artículo 44.1a) y 2c), al tratarse de un contrato de servicios con un valor estimado superior a 100.000 euros, e impugnarse el acuerdo de adjudicación.

Cuarto. La recurrente ostenta la legitimación exigida en el artículo 48 de la LCSP para recurrir el acto impugnado, por haber sido licitadora en este contrato.



Quinto. En cuanto al fondo del asunto se refiere, el recurrente alega error en la valoración de la oferta técnica presentada por HERTO CAR, concretamente en el criterio nº 2: vehículos híbridos destinados a la prestación del servicio.

Este criterio nº 2, aparece en el Anexo I de Características particulares para la adjudicación de contratos por procedimiento abierto, apartado LL, siendo su tenor literal el siguiente: “Se concederá 20 puntos a la oferta que mayor número de vehículos híbridos a la prestación del servicio destine y el resto de forma directamente proporcional”. Este extremo se acreditará mediante declaración responsable en la que se detallen los vehículos híbridos ofertados para la prestación del servicio.

El recurrente lo que invoca al respecto es que este criterio se refiere genéricamente a “vehículos híbridos”, sin especificar que éstos deban utilizar una hibridación eléctrica.

Por esta razón, HERTO CAR, en su oferta se comprometió a aportar dos vehículos híbridos: el vehículo con matrícula 1286KCX, que ya era híbrido en el momento de la presentación de la oferta y cuya documentación aporta como *documentos nº 9 y 10*, y el vehículo con matrícula 1330KCX que, si bien se comprometió a transformarlo a gas; del acta de adjudicación se desprende que este último no es valorable por no ser híbrido en el momento de la presentación de la oferta.

Alega que HERTO CAR fue la única mercantil que se comprometió a aportar vehículos híbridos, por lo que de conformidad con el transcrito criterio nº2, le correspondían veinte puntos.

Señala que en la resolución de adjudicación recurrida de 30 de octubre de 2020, con respecto a la oferta presentada por HERTO CAR, consta lo siguiente:

“4.- HERTO CAR, S.L.

1. *Proposición económica: 385.000,00 €*

2. **Vehículos híbridos destinados a la prestación del servicio:**



- Oferta dos vehículos con mecánica híbrida de alimentación de combustible para GLP que permite utilizar dual-fuel (gasóleo + GLP)

3. Menor porcentaje de emisión de CO₂ (Gco₂/Km) Ciclo Combinado en los vehículos destinados para la prestación del servicio:

- Declara que los dos vehículos están adaptados al sistema Dual-Fuel. Adjunta informe de medición de emisiones contaminantes de vehículos Dual Fuel.

4. Ausencia de gases de efecto invernadero en los refrigerantes del sistema de aire acondicionado en vehículos destinados a la prestación del servicio.

- Oferta dos vehículos con equipos de aire acondicionado con sistema de gas refrigerante R-134^a.

5. Promoción de la igualdad entre hombre y mujeres:

- No declara.”

Consta en la citada resolución de adjudicación, lo siguiente:

“Por otro lado, respecto a la valoración del criterio 2. Vehículos híbridos destinados a la prestación del servicio, establece el acta que:

“Ninguna de las licitadoras presenta vehículos híbridos, ya que un vehículo híbrido es el que utiliza una mezcla de tecnologías para su propulsión (motor de combustión interna y motor eléctrico). La mercantil HERTOCHAR, S.L. oferta vehículos DIESEL-GLP, pero éstos no son híbridos porque mezclan gas propano y butano. El resto de mercantiles disponen de vehículos Diesel Euro VI y Euro V, cuya emisión de CO₂ es superior a Diesel GLP”.

El recurrente, sobre esta conclusión del órgano de contratación, expone:

“De esta manera, la entidad adjudicadora niega la consideración de “híbridos” a los vehículos presentados por esta parte porque no contienen motor eléctrico. No obstante, esta parte no pueda más que mostrar su disconformidad. Y es que, siguiendo el Real



Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en el Apartado “A. Definiciones”, de su Anexo II. Definiciones y categorías de los vehículos, define como vehículo híbrido (HV): “Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.”.

Por tanto, siguiendo la definición ofrecida por el Reglamento, los vehículos híbridos de Gasoil y GLP son vehículos híbridos a todos los efectos, pues cuentan con dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y tienen dos sistemas de almacenamiento de la energía. En efecto, el vehículo aportado por esta parte cuenta con un convertidor de energía de propulsión de gasoil y otro convertidor de energía de GLP. Igualmente, este vehículo cuenta con dos sistemas de almacenamiento de la energía, esto es, dispone de un depósito de almacenamiento del gasoil y otro del GLP. En consecuencia, siguiendo la definición ofrecida por el Reglamento General de Vehículos, el vehículo con matrícula 1286KCX es un vehículo híbrido. En este sentido se adjunta esquema del sistema dual-fuel como *Documentos nº 11 a 13*.

A mayor abundamiento, el propio Reglamento diferencia el vehículo híbrido genérico del Vehículo Híbrido Eléctrico, al cual define como “*Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos*”. Por tanto, siendo que los Pliegos no exigen en ningún momento que, para que los vehículos híbridos sean valorados deban incorporar un sistema de hibridación eléctrico, no existe ningún obstáculo para que los vehículos presentados por HERTO CAR, S.L., merezcan esta consideración y, en consecuencia, sean valorados de conformidad con lo expuesto en el Anexo I.

Además, tal como se desprende de las fichas técnicas y del permiso de circulación (que, como hemos dicho, se acompañan como *Documentos nº 9 y 10*), el vehículo con matrícula 1286KCX es un vehículo híbrido a todos los efectos. Así se desprende del apartado “*Reformas en el vehículo / Diligencia de venta*”, que señala lo siguiente: “(918) 30/07/2020 (itv4601) *Incorporan un sistema de combustible para GLP, que permite utilizar gasóleo o dual-fuel (gasóleo + GLP), incorporando un equipo de gas licuado del petróleo marca DUAL FUEL SOLUTION, tipo DUALGLP 24v-DFS. Instalación de 1 depósito GLP TOROIDAL de*



42 L, marca ELPIGAZ, tipo H200, c.homolog. E7 67R01 6027-06, en hueco de la rueda de repuesto. Masa real 3980 kg”.

Así, siendo HERTOCHAR, S.L. la única sociedad que ofertó vehículos híbridos, en el CRITERIO Nº 2: VEHÍCULOS HÍBRIDOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, se le debió otorgar la mayor puntuación posible, es decir, 20 puntos”.

Sexto. El órgano de contratación, en el informe inicial remitido a este Tribunal concluye que si bien la resolución de adjudicación de 30 de octubre de 2020, resultaba ajustada a los pliegos y a la normativa vigente en materia de contratación, dado que en la definición de los criterios de valoración debería haber especificado con mayor nivel de detalle el sistema híbrido a tener en cuenta, a la vista de las argumentaciones esgrimidas, consideraba que procedía la estimación del recurso debido a la falta de concreción de los pliegos que rigen la presente contratación respecto del tipo de sistema híbrido de vehículo que se proponía como criterio de adjudicación.

Como se manifiesta en los antecedentes de esta Resolución, el Tribunal se dirigió al órgano de contratación para que diera su parecer técnico sobre si los vehículos ofertados por la empresa recurrente eran o no vehículos híbridos, por contar o no con dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión, requisito que exige el Real Decreto 2822/1998 para que un vehículo tenga la condición de híbrido (HV).

El IVASS atendió el requerimiento en los siguientes términos:

“La empresa HERTOCHAR, SL declaró, en su día, que los vehículos con matrícula 1286KCX y matrícula 1330KCX presentaban mecánica híbrida de alimentación de combustible para GLP que permite utilizar dual-fuel (gasóleo+ GLP).

*En atención a lo dispuesto en la Orden PCI/810/2010, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVII del Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, los **Vehículos híbridos (HV)**, son aquellos vehículos con dos tanques de combustible para dos combustibles diferenciados y **dos tecnologías de propulsión**, que pueden compartir gran parte de los elementos de bloque motor.*



Es decir, un vehículo **híbrido**, es aquel que tiene **dos sistemas de transmisión independientes**:

- Uno eléctrico (alimentado por batería/s)
- Y otro mecánico (mediante la combustión de un carburante). El combustible para este último puede ser Gasolina, Gasoil, GLP, GNC,...

Pero siempre funcionarán de forma independiente.

En relación a lo manifestado por la licitadora respecto de los vehículos ofertados el **Dual Fuel** es un sistema que hace que un motor de combustión a gasoil o gasóleo funcione de manera simultánea con gas natural, bien siendo ese GNC o GLP, con **un único sistema de transmisión**. Es decir, usa dos fuentes de energía diferentes que se van alternando en función de las condiciones de la conducción del vehículo con un **único sistema de propulsión**.

El sistema de los vehículos dotados del sistema Dual Fuel reduce considerablemente el consumo del diésel por gas, consiguiendo la clasificación diésel Euro 6 y la etiqueta ECO; a diferencia de los vehículos de gasolina, **los dos combustibles van a coexistir siempre en la cámara de combustión** con un **único sistema de propulsión, no con dos**.

CONCLUSIÓN

Considero, a tenor de lo antes expuesto, que los vehículos ofertados por la HERTO CAR, S.L. no entran en la categoría de vehículos híbridos, dado que un vehículo **híbrido**, es aquél que tiene **dos sistemas de transmisión independientes**, que funcionan de forma independiente y en el presente caso, no es así al tratarse el **Dual Fuel** de un sistema que **hace que un motor de combustión a gasoil o gasóleo funcione de manera simultánea con gas natural**, bien siendo este GNC o GLP, pero sólo con **un único sistema de transmisión**; y, por tanto, los dos tipos de combustibles van a coexistir siempre en una única cámara de combustión

Séptimo. La mercantil AUTOBUSES BUÑOL, S.L, adjudicataria del contrato, ha formulado alegaciones al recurso, del tenor literal siguiente:



*“Pues bien, pese a que el PCAP, y el PPT, no especifican en momento alguno, que los vehículos híbridos deben incorporar un sistema de hibridación eléctrico, no es menos cierto que, para poder entender que es un **vehículo híbrido**, hay que acudir al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en su Anexo II, define como vehículo híbrido “aquel vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.”*

Singularidad que no se puede predicar de los modelos propuestos por HERTO CAR, tal y como desprenden nuestras siguientes consideraciones:

i.- Como tal, no existe en la legislación española o Directiva Europea la clasificación de vehículo con motorización híbrida, siendo las clasificaciones existentes, según la normativa vigente las siguientes:

- Para ello debemos hacer acopio del Anexo II “Definiciones y categorías de los vehículos” del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.*
- Por Vehículo híbrido (HV) entendemos “aquel vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.”*
- Según el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión de 1 de junio de 2017 que complementa el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos:*
 - “Vehículo bicomcombustible de gas: vehículo bicomcombustible cuyos dos combustibles son, por un lado, gasolina (modo gasolina) y, por otro, GLP, GN/biometano o hidrógeno.”*

– “Vehículo híbrido (VH): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión”.

Según la oferta realizada por la mercantil HERTO CAR, S.L., se comprometió a aportar vehículos híbridos, de conformidad con el criterio de valoración nº 2. En consecuencia, el mismo ofertó un vehículo marca Mercedes-Benz, con supuestamente una motorización “híbrida” de alimentación de combustible para GLP, los cuales combinan el uso de gas y gasolina.

Para comprobar si el vehículo ofertado cumple con la categoría de vehículo híbrido (HV), tal y como se define en la legislación de aplicación mencionada, nos remitimos a la ficha reducida de homologación del mencionado vehículo según la contraseña de homologación de este -documentos 12 y 13 aportados por la parte recurrente en su recurso-.

(...)

Como se puede comprobar en este apartado, la tipología del motor es un motor de encendido provocado, con combustible Diesel y GLP (gas licuado del petróleo), por lo que no es un vehículo híbrido, ya que no cumple la característica de disponer por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión. Este vehículo solo dispone una categoría de convertidor de energía, el motor de combustión de encendido provocado, mezclando gas propano y butano.

Pues bien, como ya hemos anticipado, la mercantil recurrente ofertó dos vehículos con motor híbrido/térmico GLP (Gas Licuado del Petróleo), el cual tiene un depósito de gas y otro de gasolina Diesel, que se pueden alternar a placer. Siendo así, debemos tener en consideración que el GLP es un combustible que se fabrica con butano y propano a presión, pasando de estado gaseoso a líquido, ocupando menor volumen y facilitando así su transporte y distribución. Es decir, la recurrente NO presentó un vehículo híbrido, por cuanto no tiene dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión.



Dicho vehículo -1286 KCX- es un vehículo con motor diésel, que, a su vez, puede funcionar con una mezcla de gas butano y propano a presión, siendo por tanto dicho vehículo, un vehículo denominado “dual fuel”-combustible dual-, tal y como podrán comprobar de los esquemas aportados como documentos 14 a 16 por parte del recurrente en su recurso.

En atención a lo cual, un vehículo con un sistema dual-fuel, es un vehículo con un motor el cual, sigue siendo un motor de combustión interna de encendido por compresión, es decir, solo tiene una categoría de convertidor de energía de propulsión.

Dicho lo cual, acudiendo al Reglamento nº 49 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión y motores de encendido por chispa destinados a la propulsión de vehículos, encontramos la definición concreta de “Combustible Dual”:

2.15. “motor de combustible dual”, un sistema de motor diseñado para funcionar simultáneamente con combustible diésel y con combustible gaseoso, midiéndose ambos combustibles de forma independiente, en el que la cantidad consumida de uno de ellos en relación con el otro puede variar según el funcionamiento;

2.16. “modo de combustible dual”, el modo de funcionamiento normal de un motor de combustible dual durante el que el motor utiliza simultáneamente combustible diésel y un combustible gaseoso en algunas condiciones de funcionamiento del motor”;

2.17. “vehículo de combustible dual”, un vehículo que funciona con un motor de combustible dual y que suministra los combustibles utilizados por el motor desde sistemas de almacenamiento a bordo separados;

*En atención a lo cual, resulta palmario el hecho que, el vehículo con matrícula 1286KCX ofertado por HERTO CAR **NO es un vehículo híbrido** por cuanto el mismo es un vehículo cuyo sistema de propulsión combina dos fuentes de energía química (depósito de gas y otro de gasolina), y no utiliza una mezcla de tecnologías para su propulsión*



con motor de combustión interna y motor eléctrico -máxime cuando, de la documentación obrante en el recurso especial en materia de contratación del propio recurrente, no aporta ningún informe técnico pericial de valoración elaborado por un Ingeniero Industrial que pudiera dar fe de las pretensiones aducidas por HERTOCHAR-.

*Dicho de otra manera, en atención a la preceptividad del Pliego de Prescripciones Técnicas rector del presente expediente de contratación, **la mercantil recurrente no adecuó debidamente la descripción técnica en su oferta presentada**”.*

Lo que a continuación expone en su escrito la mercantil AUTOBUSES BUÑOL, es su desacuerdo a la pretensión del recurrente de que se altere las puntuaciones que han sido tomado en consideración para proponerle como adjudicatario, alegando la doctrina de este Tribunal sobre discrecionalidad técnica, señalando al respecto:

“Es decir, la valoración efectuada por el órgano de contratación sobre las ofertas técnicas está protegida por una presunción de acierto, al efectuarse sobre la base del principio de discrecionalidad técnica. Por tanto, la recurrente no puede pretender que el Tribunal admita la revisión de la valoración ofrecida por la mesa de contratación, por cuanto al tratarse de cuestiones que se evalúan aplicando criterios estrictamente técnicos, el Tribunal no puede corregirlos aplicando criterios jurídicos”.

Octavo. Expuestas las distintas posturas de las partes intervinientes en este recurso especial en materia de contratación, el Tribunal considera que el mismo debe ser desestimado.

Efectivamente, teniendo en cuenta la definición de vehículo híbrido (HV) que realiza el Real Decreto 2822/1998 (“*aquel vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión, y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión*”), los vehículos ofertados por la empresa recurrente sí cuentan con dos sistemas de almacenamiento de energía de propulsión (gas, y gasolina diésel), pero no se considera que cuenten con dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión, porque tienen un único motor de combustión, que puede utilizar indistintamente gas o gasolina diésel.



En consecuencia, el órgano de contratación actuó conforme a los pliegos cuando no concedió puntuación a la empresa recurrente en el criterio de adjudicación denominado *“vehículos híbridos destinados a la prestación del servicio”*.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación

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

Primero. Desestimar el recurso interpuesto por D. V.C.J., en representación de HERTO CAR, S.L., contra la resolución de 30 de octubre de 2020, de adjudicación de la licitación convocada por la Dirección General del Instituto Valenciano de Atención Social-Sanitaria (IVASS) para contratar el *“Servicio de transporte terrestre adaptado con acompañante de los usuarios del Centro de DIA de mayores de Carlet, gestionado por el IVASS, para el período de dos años”*.

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 58.2 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. letra k y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso- administrativa.