



Recursos nº 1216/2022, 1217/2022, 1218/2022 y 1219/2022 C. A. Cantabria 47/2022, 48/2022, 49/2022 y 50/2022

Resolución nº 1345/2022

Sección 2ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 27 de octubre de 2022.

VISTOS los recursos interpuestos por D. D.A.M., en representación de la UNIÓN PATRONAL DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE CANTABRIA-UPAVISAN, contra los pliegos que rigen las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria para contratar el “*Servicio de Transporte Escolar curso 2022/2023*” (Expedientes V09TRA2022-1-L101, V09TRA2022-1-L102, V09TRA2022-1-L201 y V09TRA2022-1-L202), este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El 14 de agosto de 2022 se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), y el 14 de agosto de 2022, en el Perfil del Contratante alojado en la Plataforma de Contratación del Sector público (PCSP) los anuncios de los contratos de servicio de transporte escolar expedientes V09TRA2022-1-L101 (28 rutas), V09TRA2022-1-L102 (24 rutas), V09TRA2022-1-L201 (16 rutas) y V09TRA2022-1-L202 (19 rutas), licitados por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria. El mismo día 14 de agosto, se incorporan a la PCSP los pliegos de la licitación para su descarga.

Los contratos, calificados como de servicios, clasificación CPV 60130000, servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera, tienen un valor estimado de 1.215.785,28 euros (V09TRA2022-1-L101), 1.781.748,00 euros (V09TRA2022-1-L102),

2.025.474,66 euros (V09TRA2022-1-L201) y 2.462.796,00 euros (V09TRA2022-1-L202), estando sujetos a regulación armonizada, licitándose por procedimiento abierto, tramitación urgente, y presentación de la oferta electrónica, estando divididos en lotes.

En el cuadro de características específicas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP), de todos los expedientes considerados, en lo que a la impugnación concierne, se señala lo siguiente:

«XIII. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

A. CRITERIOS APLICABLES A LOS ASPECTOS DE LA OFERTA EVALUABLES MEDIANTE MERA APLICACIÓN DE FORMULAS

(...) Ponderación: Hasta 30 puntos

2. Tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio: Se graduará la puntuación en función del tiempo de respuesta ante las incidencias que pudieran producirse en el servicio, de acuerdo con la siguiente escala:

2.1. Se considera que se responderá hasta en 15 minutos cuando los medios que se utilicen para atender la incidencia se encuentren ubicados a una distancia máxima de 10 Km. del origen/destino de la ruta: 30 puntos.*

2.2. Se considera que se responderá entre 16 y 30 minutos cuando los medios que se utilicen para atender la incidencia se encuentren ubicados a más de 10 Km. Y hasta 20 Km., inclusive, del origen/destino de la ruta: 20 puntos.*

2.3. Se considera que se responderá entre 31 y 45 minutos cuando los medios que se utilicen para atender la incidencia se encuentren ubicados a más de 20 Km. Y hasta 30 Km., inclusive, del origen/destino de la ruta: 10 puntos.*

2.4. Se considera que se responderá en más de 45 minutos cuando los medios que se utilicen para atender la incidencia se encuentren ubicados a más de 30 Km. del origen/destino de la ruta: 0 puntos.*

**A los efectos de aplicar este criterio de valoración, se tendrán exclusivamente en cuenta los siguientes medios:*

- Disponer de servicios de transporte regular, uso general o especial, en vigor en la zona objeto del contrato, utilizándose la herramienta web “Google maps”, <http://maps.google.es/>, para reflejar la menor de las distancias en kilómetros, de acuerdo con los siguientes parámetros:

- Para los servicios regulares de uso especial se tomará como referencia la distancia al origen/fin de la autorización.

- Para los servicios regulares de uso general se tomará como referencia la distancia al inicio/fin o punto intermedio de la concesión más cercano al inicio/fin de la ruta.

- Para las licencias urbanas de taxi (VT) o vehículo de transporte con conductor (VTC), el domicilio que figure en la autorización>>

Segundo. El 31 de agosto de 2022, la UNIÓN PATRONAL DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE CANTABRIA interpone, ante el registro electrónico de este Tribunal, recurso especial contra el pliego, con el siguiente *petitum*:

“Acuerde: 1º.- Declarar la nulidad de pleno derecho, y por ende revocar y dejar sin efectos la diferenciación de criterio valorativo de “medios” tomado como referencia para la reflejar la menor distancia en kilómetros en cuanto a la tenencia de servicios regulares de uso general (esto es, “Para los servicios regulares de uso general se tomará como referencia la distancia al inicio/fin o punto intermedio de la concesión más cercano al inicio/fin de la ruta”) y de uso especial (es decir, “Para los servicios regulares de uso especial se tomará como referencia la distancia al origen/fin de la autorización”) prestados en la zona objeto del contrato, por restringir de manera inválida, no justificada e inmerecida la libertad de competencia y concurrencia y por ende causar discriminación y desigualdad de trato en perjuicio de las empresas y profesionales prestatarios de servicios regulares de uso especial que se presentan a esta licitación; decretándose asimismo retrotraer las expresadas actuaciones del procedimiento licitador al momento anterior a la aprobación de dicho pliego para

revisar y subsanar tal criterio de valoración de “medios” para atender el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio público de transporte escolar.

2.º.- Declarar la nulidad de pleno derecho, y por ende revocar y dejar sin efectos el también criterio valorativo de “medios” relativo al domicilio que figura en la autorización para las licencias urbanas de taxi -VT- y de vehículo de transporte con conductor -VTC- (esto es, “Para las licencias urbanas de taxi (VT) o vehículo de transporte con conductor (VTC), el domicilio que figure en la autorización”), por restringir de manera inválida, no justificada e inmerecida la libertad de competencia y de concurrencia y por ende causar discriminación y desigualdad de trato en perjuicio de las empresas y profesionales de autobuses titulares de licencias VD que pretendan optar a esta licitación; decretándose asimismo retrotraer las expresadas actuaciones del procedimiento de licitación al momento anterior a la aprobación de dicho pliego para revisar y subsanar tal criterio de valoración de “medios” para atender el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio público de transporte escolar”.

Igualmente solicita la suspensión del procedimiento de licitación.

Los recursos se han tramitado con los números 1216/2022 (V09TRA2022-1-L101), 1217/2022 (V09TRA2022-1-L102), 1218/2022 (V09TRA2022-1-L201) y 1219/2022 (V09TRA2022-1-L202).

Tercero. En la tramitación de estos recursos, se han observado todos los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por 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) 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).

Cuarto. El órgano de contratación remite a este Tribunal el expediente de contratación y sus informes el 5 de septiembre de 2022.

Quinto. El 8 de septiembre de 2022, la Secretaria del Tribunal dio traslado de los recursos a los licitadores, concediéndoles un plazo de cinco días hábiles, para formular las alegaciones que estimasen convenientes, habiéndose hecho uso de ese derecho por varios interesados en los expedientes 1216/2022 y 1217/2022.

Sexto. El 7 de septiembre de 2022, la secretaria del Tribunal, por delegación de éste, acuerda la concesión de la medida cautelar consistente en suspender los procedimientos de contratación, sin que esta afecte al plazo de presentación de ofertas, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Se ha acordado la acumulación de los recursos números 1216/2022 (V09TRA2022-1-L101), 1217/2022 (V09TRA2022-1-L102), 1218/2022 (V09TRA2022-1-L201) y 1219/2022 (V09TRA2022-1-L202), al amparo de los artículos 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPACAP) y 13 del RPERMC, por guardar identidad sustancial e íntima conexión, al ser la recurrente, el contenido del recurso y el acto impugnado idénticos.

Los recursos se interponen ante este Tribunal, que, sin perjuicio de la concurrencia de los demás requisitos de procedibilidad, es competente para resolverlos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.2 de la LCSP, y el Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de Cantabria sobre atribución de competencias de recursos contractuales, de 24 de septiembre de 2020 (BOE de 03/10/2020), al ser el contratante la Administración de la Comunidad Autónoma.

Segundo. Concorre en la recurrente la legitimación exigida en el artículo 48 de la LCSP, de acuerdo con cuyo párrafo segundo,

“Estarán también legitimadas para interponer este recurso, contra los actos susceptibles de ser recurridos, las organizaciones sindicales cuando de las actuaciones o decisiones recurribles pudiera deducirse fundadamente que estas implican que en el proceso de ejecución del contrato se incumplan por el empresario las obligaciones sociales o laborales respecto de los trabajadores que participen en

la realización de la prestación. En todo caso se entenderá legitimada la organización empresarial sectorial representativa de los intereses afectados.

Tercero. Se recurre el pliego de un contrato de servicios, cuyo valor estimado es superior a 100.000 euros.

El contrato y los actos recurridos son susceptible de recurso especial, conforme al artículo 44.1.a) y 2.a) de la LCSP.

Cuarto. El día 14 de agosto de 2022, se incorporan, al Perfil del contratante alojado en la PCSP, los pliegos de la licitación para su descarga. Los recursos acumulados se interponen en legal forma el 31 de agosto.

Por ello, deben reputarse presentados en tiempo y forma, conforme a los artículos 50.1.b) y 51 de la LCSP, en consonancia con las reglas de cómputo de los artículos 30 y 31 de la LPACAP.

Quinto. Los argumentos de la recurrente para fundamentar sus pretensiones son los siguientes.

El hecho que en el criterio *“tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio”* impugnado, para reflejar la menor distancia en kilómetros a la zona objeto del contrato se valore de manera distinta a los licitadores titulares de servicios regulares de uso especial frente a aquellos otros ofertantes que presten servicios regulares de uso general, es una desigualdad de acceso y discriminación entre licitadores, puesto que a los primeros sólo se les puntúa la menor distancia en kms. al *“origen/fin”* de la autorización, mientras que con los segundos se es más laxo al ponderarse la menor distancia en kms. al *“inicio/fin”* o bien al *“punto intermedio”* de la concesión más cercana al inicio/fin de la ruta, por lo cual se otorga a estos últimos mayores posibilidades de puntuar frente al resto de licitadores y por ende no se respetan los principios de libertad de acceso, igualdad de trato, no discriminación, proporcionalidad, salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa, sin que se motive por el órgano contratante que tal diferenciación esté vinculado al objeto del contrato.

No hay justificación alguna en los pliegos sobre en qué medida dicha diferencia pueda influir en la calidad del servicio ni qué beneficio podría tener la localización para la prestación del servicio.

El criterio de valoración impugnado otorga una ventaja competitiva injustificada a favor de empresas licitadoras prestatarias de líneas regulares de uso general y en perjuicio de quienes son titulares de servicios regulares de uso especial, por razón tan sólo de la cercanía o proximidad de esta concesión al inicio/fin o punto intermedio de la ruta escolar licitada, circunstancia que, atendiendo al objeto del contrato y a la forma de prestación del servicio, en nada afecta a la atención de los destinatarios o usuarios en cuanto a una mejor calidad y optimización del servicio.

También impugna el criterio del domicilio que figure en la autorización para las licencias urbanas de taxi (VT) o vehículos de transporte con conductor (VTC), tras diversas consideraciones sobre el régimen jurídico de la prestación de servicios de los auto taxis en la Comunidad Autónoma de Cantabria, afirma que hay un trato privilegiado para los profesionales del taxi, al que no pueden acceder los propietarios de las empresas de transporte por autobús, ya que una empresa que no cuente con servicios de uso regular o especial, con independencia de que el domicilio de sus licencias VD estén en la zona de la prestación del servicio objeto de licitación, no pueden optar a puntuar por ese criterio controvertido, y en cambio los auto taxis por el simple hecho de tener el domicilio de la licencia VT o VTC en una concreta zona obtendrían una puntuación extra. La discriminación es pues patente y altera la igualdad de condiciones de acceso a la licitación.

Si la finalidad del criterio de valoración impugnado es disponer de medios consistentes en servicios de transporte en la zona, resulta que aquellos auto taxis que no hayan desarrollado servicios de transporte regular general o especial, a diferencia de las empresas de transporte (autobuses), se les otorga un privilegio de puntuación, puesto que el solo hecho de tener una licencia domiciliada en un concreto lugar les otorga una puntuación extra, sin parar a considerar que el régimen de disponibilidad de uso del auto taxi no es libre sino que se encuentra sometido a una serie de condiciones, en particular, esta cuestión depende del Ayuntamiento que otorgó la licencia, el cual tiene que regular en su Ordenanza municipal el modo de prestación de esta clase de transporte por carretera

en su demarcación territorial, incluyendo si autoriza o no el transporte escolar y con qué límites o sujeción de horas y días.

Por último, califica de anormalidad jurídica la prestación de servicio transporte regular de uso especial escolar por parte de vehículos auto taxi por cuanto esta práctica incurre en fraude de ley, intrusismo profesional y competencia desleal por ser ajena a la naturaleza, uso, ámbito y destino primigenios del transporte de viajeros en auto taxi, aduciendo la regulación sectorial de trasportes terrestres.

Frente a dichos argumento señala el órgano de contratación los siguiente.

Que los criterios que se utilizan para la valoración de las ofertas no vulneran los principios de concurrencia y no discriminación.

Así se otorga puntuación a todos los licitadores que dispongan de vehículos o servicios en la zona objeto del contrato pues lo que se busca es la máxima agilidad en la resolución de incidencias que pudieran producirse en las rutas objeto de licitación.

Se valoran tanto los servicios regulares de uso general como de uso especial en la zona objeto del contrato y el modo de acreditar la disposición de vehículos alternativos no puede considerarse suficiente una mera declaración del licitador.

Que es a su juicio razonable exigir una acreditación objetiva, contrastable, de esa disponibilidad, cual es comprobar la existencia de otros servicios regulares, de uso general o especial, o licencias de taxi en la zona, que requieren autorizaciones administrativas fáciles de obtener que oficializan la existencia de vehículos del licitador en la zona de influencia de la ruta a la que se licita.

Cualquier prestador, independientemente del tamaño del vehículo utilizado que disponga de cualquiera de servicios en la zona, dispondría de la puntuación indicada, graduada en función de la distancia al origen o fin de la ruta licitada.

Que no hay limitación de la concurrencia de los licitadores, pues no se priva a ninguna empresa de la puntuación indicada siempre y cuando cumplan los requisitos indicados.

En cuanto a que el Tribunal se pronuncie sobre la inclusión en los pliegos de tener a disposición talleres como criterio para considerar el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio, aduce la discrecionalidad técnica del órgano de contratación que le permite que se elijan los criterios que mejor se adapten a las necesidades a satisfacer.

Los alegantes, con excepción de Don L.M.C.S., que se opone al recurso y considera conforme a Derecho el criterio impugnado, manifiestan su apoyo al petitum de los recursos, si bien que rechazan la pretensión de hacer pasar a los propietarios de auto taxis como privilegiados en la licitación pues resultan tan damnificados como el resto de los sectores o más. Igualmente rechazan las manifestaciones de considerar una “*anormalidad jurídica*” o “*fraude de ley*” la prestación del servicio de transporte regular de uso especial escolar por parte de vehículos auto taxi, afirmando que tales alegaciones son desconsideradas, inciertas, se hallan fuera de contexto, son ilegales y que no tienen ningún sentido en el recurso que nos ocupa sobre la ilegalidad de determinados criterios en un contrato administrativo, sin carácter declarativo alguno más allá de esa estricta función.

Sexto. Manifestada la posición de ambas partes, y antes de entrar en la impugnación propiamente dicha de la configuración del criterio de adjudicación objeto de debate, empezaremos por rechazar la pretensión de la recurrente sobre, a su juicio, improcedencia de la inclusión en los pliegos de los servicios de taxis.

Ello es así por cuanto este Tribunal ciñe su función a velar por el cumplimiento de la LCSP y sus disposiciones de desarrollo en los procedimientos de licitación, conforme a las Directivas comunitarias que aquella ha transpuesto, sin que sustituya las competencias de los órganos administrativos sectoriales en materia de transporte terrestre, ni a los órganos del orden jurisdiccional contencioso administrativo, en las cuestiones que, para interpretar y aplicar su normativa sectorial.

Por tanto, nos ceñiremos a examinar la conformidad a la LCSP y a sus normas reglamentarias de desarrollo de la configuración del criterio impugnado, rechazando expresamente cualquier consideración sobre la inclusión, conforme a la normativa estatal

y autonómica, en la contratación a los servicios prestados por vehículos taxi, al carecer de competencias este Tribunal para dilucidar tales cuestiones.

Séptimo. Como reiteradamente hemos dicho, y expresamente señalamos en la Resolución 437/2021, de 23 de abril, el órgano de contratación goza de una amplia discrecionalidad para elegir qué concretos criterios utilizará en cada caso a fin de adjudicar un contrato, así como para darles el peso relativo que considere oportuno, siempre que los criterios estén vinculados al objeto de contrato en la forma establecida por el artículo 145.6 LCSP, y respete los principios de libertad de acceso, igualdad de trato, no discriminación, proporcionalidad, salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa, proclamados en el artículo 1.1 LCSP.

En tales términos hemos de referirnos a la configuración del criterio puesto en cuestión.

En este punto hemos de traer a colación nuestra Resolución 1628/2021, de 19 de noviembre, sobre el pliego del contrato de servicio de transporte escolar para el curso escolar 2021/2022 en que para la valoración del criterio de tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio se establecía lo siguiente:

“A los efectos de aplicar este criterio de valoración, se tendrán exclusivamente en cuenta los siguientes medios:

- Disponer de servicios de transporte regular, uso general o especial, en vigor en la zona objeto del contrato (para el cómputo de la distancia se tendrá en cuenta el inicio/fin del servicio de transporte regular de uso general o especial, utilizándose la herramienta web “Google maps”, <http://maps.google.es/>, para reflejar la menor de las distancias en kilómetros)”

Respecto de la exigencia de dicho medio dijimos cuanto sigue.

“Lo cierto es que, de facto, la cláusula impugnada otorga exclusivamente puntuación a aquellos licitadores que tengan concesiones de servicios de transporte regular general o autorizaciones de transporte regular especial. Concesiones y autorizaciones planteadas en la LOTT en términos muy restrictivos.

No aprecia este Tribunal que la garantía de un adecuado tiempo de respuesta ante incidencias durante la prestación del servicio exija otorgar una ventaja competitiva a quienes, por disponer de concesiones o autorizaciones para el transporte regular de viajeros, puedan igualmente disponer de vehículos de sustitución en caso de avería.

Por ello, debe concluirse que el criterio de valoración es desproporcionado, en cuanto incluye, implícitamente, una restricción a la concurrencia injustificada, máxime cuando el objeto del contrato es un servicio incardinable dentro del transporte regular de viajeros especial”.

En virtud de dicha Resolución se estimó el recurso y se declaró nula la cláusula del pliego.

El Pliego ahora impugnado al configurar los medios de valoración viene a reproducir en el primer párrafo la cláusula del Pliego anulada por la Resolución 1628/2021, en cuanto que exige disponer de servicios de transporte regular, uso general o especial, en vigor en la zona objeto del contrato, utilizándose una determinada herramienta web de localización, para reflejar la menor de las distancias en kilómetros, si bien, que, a diferencia de su precedente, establece los siguientes parámetros:

Para los servicios regulares de uso especial se tomará como referencia la distancia al origen/fin de la autorización.

Para los servicios regulares de uso general se tomará como referencia la distancia al inicio/fin o punto intermedio de la concesión más cercano al inicio/fin de la ruta.

Para las licencias urbanas de taxi (VT) o vehículo de transporte con conductor (VTC), el domicilio que figure en la autorización.

A pesar de las modificaciones introducidas en el pliego ahora impugnado, tras nuestra Resolución 1628/2021, el trato desigual que puede calificarse como discriminatorio no ha desaparecido.

Ello es así porque introduce diferencias en la toma de referencia de distancias según que se trate de operadores de servicios regulares de uso general, de uso especial y de VT y VTC, referencia que son claramente más restrictivos para los operadores de servicios regulares de uso especial y de VT y VTC, que para los operadores de servicios regulares de uso general, y también más restrictivas para los operadores VT y VTC que para los operadores de servicios regulares de uso especial, sin que exista en el expediente ni en el informe del órgano de contratación justificación alguna a esa desigualdad.

En efecto, no es argumento justificativo el que se entienda conveniente que se acredite la existencia de una concesión o autorización administrativa del servicio, pues ello nada tiene que ver con la determinación de la distancia a que se pueda encontrar el vehículo de sustitución que se oferte, como tampoco es argumento aceptable el que sea fácil o difícil obtener autorizaciones administrativas, pues el órgano de contratación no puede imponer una carga al licitador que no venga exigida por el cumplimiento del contrato.

En fin, no se alcanza a ver la relación que la disponibilidad de vehículos de sustitución en caso de incidencia tenga que ver con la condición de operador de servicios regulares de uso general, de uso especial, y de VT y VTC, y que ello exija tomar distintas referencias de distancias según el tipo de operador, para garantizar un adecuado tiempo de respuesta ante incidencias durante la prestación del servicio, pues lo que determina que el criterio ajustado al objeto del contrato no sea discriminatorio, son los términos de disponibilidad de los vehículos, y no el tipo de operador que licite y la autorización administrativa que posea.

En suma, ante la ausencia de una justificación razonable a la distinta configuración del modo de valoración del criterio, según cual sea la naturaleza del operador que licite, debemos concluir que faltan los requisitos de congruencia entre el trato desigual, el supuesto de hecho que lo justifica y la finalidad que se persigue, así como de proporcionalidad entre los elementos anteriores, exigidos por la jurisprudencia constitucional para considerar que la desigualdad no es discriminatoria, ex artículo 14 de la Constitución (así SSTC 8/1981, de 30 de marzo, 10/1981, de 6 de abril, 22/1981, de 2 de julio, 23/1981, de 10 de julio, 49/1982, de 14 de julio, 81/1982, de 21 de diciembre, 34/1984, de 9 de marzo, 166/1986, de 19 de diciembre, 114/1987, de 6 de julio, 116/1987, de 7 de julio, 123/1987, de 15 de julio, 128/1987, de 16 de julio, y 209/1988, de 10 de

noviembre, 68/1991, de 8 de abril, 28/1992, de 9 de marzo, 3/1993, de 14 de enero, 147/1995, de 16 de octubre, 46/1999, de 22 de marzo, 39/2002, de 14 de febrero y 87/2009 de 20 abril).

Así las cosas, el criterio de valoración, como aparece configurado, introduce una desigualdad que es desproporcionada por discriminatoria, restringiendo con ello la libre competencia y la concurrencia entre licitadores, al otorgar una ventaja competitiva a unos operadores frente a otros.

En consecuencia, se estima el recurso y se declara nula la cláusula XIII.A.2 del PCAP recurrida, ordenando la retroacción de actuaciones al momento inmediatamente anterior a la aprobación de los pliegos.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar los recursos interpuestos por D. D.A.M., en representación de la UNIÓN PATRONAL DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE CANTABRIA-UPAVISAN, contra los pliegos que rigen las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria para contratar el “*Servicio de Transporte Escolar curso 2022/2023*” (Expedientes V09TRA2022-1-L101, V09TRA2022-1-L102, V09TRA2022-1-L201 y V09TRA2022-1-L202), declarando nula la cláusula XIII.A.2, de los correspondientes Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares, “*tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio*”.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento producida en virtud del artículo 58.3 de la LCSP.

Tercero. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición de los recursos por lo que no procede la imposición de la multa 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 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 10.1, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción