



Recurso nº 185/2026

Resolución nº 830/2026

Sección 2ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 14 de mayo de 2026

VISTO el recurso interpuesto por D. D. G. C. M., en representación de RUIZ BUS, SL, contra los pliegos del procedimiento de contratación del “*Servicio de transporte de autobuses lanzadera para las escalas de cruceros del Puerto de Motril*”, expediente 57/2026, convocado por la PRESIDENCIA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL; el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Nos hallamos ante un contrato de servicios licitado por la AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL que tiene por objeto el “*Servicio de transporte de autobuses lanzadera para las escalas de cruceros en el Puerto de Motril*”.

El contrato, típico, arriba nominado, tiene la condición de contrato de servicios de los previstos en el artículo 17 de la 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).

Segundo. En cuanto a su régimen jurídico, el contrato se halla sujeto a la LCSP, al Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas aprobado mediante Real Decreto 1098/2001, en lo que no se oponga a la citada Ley, a las demás normas que desarrollan la citada Ley y a la Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo

y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE.

El valor estimado del contrato asciende a 181.818,18 euros, habiéndose previsto un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de 200.000 euros.

De acuerdo con lo anterior, y en relación con el artículo 19 LCSP, nos hallamos ante un contrato sujeto a regulación armonizada.

Tercero. El 27 de enero de 2026, se acordó el inicio del procedimiento de contratación.

Mediante acuerdo de 28 de enero de 2026, del presidente de la Autoridad Portuaria se aprobó el expediente de contratación n.º 57/2026, que nos ocupa.

Con fecha de 28 de enero de 2026, se publicó en la Plataforma de Contratación del Sector Público el anuncio de licitación, así como los pliegos, procediéndose igualmente a la publicación correspondiente en el Boletín Oficial del Estado.

Cuarto. El 5 de febrero de 2026, la recurrente RUIZ BUS, SL interpuso recurso especial en materia de contratación frente a los pliegos de cláusulas administrativas particulares (en adelante, PCAP) y de prescripciones técnicas (en lo sucesivo, PPT), alegando, en resumen:

- Infracción de la proporcionalidad y del principio de libre concurrencia al exigir un número determinado de vehículos para personas con movilidad reducida y al requerirse una capacidad mínima de 50/55 ocupantes en cada vehículo;
- Indeterminación del objeto contractual, porque entiende que se realiza una simple estimación de los servicios y su duración, lo que impediría al licitador adaptar sus medios al cumplimiento del contrato;
- Desproporcionalidad en el régimen de penalidades regulado en el PCAP;
- Extralimitación del PPT respecto del PCAP;
- Incumplimiento de la obligación de incluir criterios medioambientales para la adjudicación del contrato.



Posteriormente, el 11 de febrero de 2026, el recurrente presentó oferta de licitación en el procedimiento.

Quinto. A requerimiento de la Secretaría General del Tribunal, por el órgano de contratación se remitió el expediente de contratación, de acuerdo con el artículo 56 LCSP, así como el preceptivo informe sobre el recurso.

En este último, en resumen, la Autoridad Portuaria granadina defiende la legalidad de los pliegos y justifica sus previsiones, interesando la desestimación total del recurso especial en materia de contratación.

Sexto. Por la secretaría general se dio traslado del recurso especial a los licitadores-interesados, sin que conste la presentación de alegaciones por ninguno de ellos.

Séptimo. Mediante resolución de la secretaria general del Tribunal, por delegación de éste, de 27 de febrero de 2026, se acordó adoptar la medida cautelar consistente en la suspensión del procedimiento de contratación, por lo que será la presente resolución la que acuerde, en su caso, el levantamiento de dicha medida cautelar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Este Tribunal es competente para conocer y resolver el presente recurso, según el artículo 47.1 LCSP.

Segundo. El recurso fue interpuesto dentro del plazo de quince días hábiles del artículo 50.1 b) de la LCSP.

Tercero. De conformidad con el artículo 44.2.a) LCSP, el acto impugnado es susceptible de recurso especial en materia de contratación. Asimismo, el contrato al que afecta dicho acto es susceptible, también, de recurso al tratarse de un contrato de servicios cuyo valor estimado supera los 100.000 euros, ex artículo 44.1 a) de la mencionada Ley.

Cuarto. En cuanto a la legitimación activa de la recurrente, de conformidad con el artículo 48 LCSP, ostenta la misma interés directo y legítimo para la formulación del recurso, precisándose que no enerva dicho título de legitimación la presentación posterior de la

proposición de oferta de licitación, una vez ya ha presentado el recurso especial, de acuerdo con la doctrina de este Tribunal, pudiéndose mencionar la resolución n.º 728/2019, de 27 de junio, que distingue entre el *“licitador recurrente”*, carente de legitimación para impugnar los pliegos una vez presentada la proposición, y el *“recurrente licitador”*, que sí ostenta la mencionada legitimación.

Quinto. En lo que respecta al fondo del recurso, el primer motivo de impugnación se refiere a la infracción de los artículos 132 y 139 LCSP por oponerse a la proporcionalidad y a la libre concurrencia la exigencia de un número determinado de autobuses adecuados a las necesidades de personas con movilidad reducida y de una capacidad mínima de los autobuses, con carácter general. Considera la recurrente que no se ha justificado oportunamente las necesidades en cuestión. No puede prosperar este motivo de impugnación.

En primer lugar, la determinación de las obligaciones del contratista corresponde exclusivamente al órgano de contratación, en relación con el artículo 99 LCSP, como hemos manifestado reiteradamente dentro de su innegable discrecionalidad técnica para definir y precisar el objeto del contrato y las prestaciones que comprende en función del interés público que persigue el contrato y las necesidades del órgano de contrato, pudiendo configurar de un modo u otro las mencionadas prestaciones, dentro de los límites impuestos en la LCSP.

En lo que se refiere, por un lado, a la exigencia de un número determinado de autobuses adecuados para las personas con necesidades por movilidad reducida (dos, en caso de servicio prestado con seis o más autobuses; tres, en caso de servicios prestados con 11 o más autobuses), entendemos que el requisito es perfecta y estrictamente proporcionado.

Primeramente, no debe ignorarse que el conjunto de cláusulas del contrato y de las obligaciones impuestas al contratista han de interpretarse a la luz del objeto, que es la prestación de un servicio de transporte a los visitantes de los cruceros que atraquen en el Puerto de Motril.

Por definición, el servicio se referirá a un número importante de viajeros en cada atraque, dado el importante volumen de personas que mueve este tipo de buques.

Segundamente, no puede olvidarse que existe un mandato dirigido a los poderes públicos de velar por la correcta integración y desarrollo de las personas con discapacidad, en los términos de la actual redacción del artículo 49 de la Constitución, y como expresamente prevé el artículo 7.3 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

A la vista de lo anterior, es incuestionable que la Autoridad Portuaria de Motril no sólo puede, sino que debe configurar las obligaciones del contratista de manera que se garantice la asistencia y el transporte de los viajeros a bordo de cruceros que tengan algún tipo de limitación funcional de carácter físico.

En este sentido, entendemos que la configuración de la obligación es escrupulosamente respetuosa con el principio de proporcionalidad, en relación con los artículos 9.3 CE y 3 LRJSP, toda vez que sólo se establece un requisito en este sentido cuando se movilice una flota de vehículos de cierta importancia.

No puede compartir este Tribunal, como consecuencia de lo anterior, que la cláusula correspondiente del PPT genere una distorsión o una restricción artificiosa e injusta de la competencia, ya que, precisamente, la competencia libre de los operadores del mercado deberá ajustarse a las limitaciones o exigencias derivadas del artículo 49 CE, de la normativa de desarrollo y de la plasmación de éstas en los pliegos.

Asimismo, se considera que no se ha producido ninguna infracción del deber de motivación. Por una parte, la memoria justificativa del contrato aborda suficientemente la necesidad de celebrar el mismo y las peculiaridades y requisitos del contrato como se detallan en el informe sobre el recurso. Por otra, además, es incuestionable que la determinación de las obligaciones del contratista queda incluida en el margen de discrecionalidad técnica del órgano de contratación y que, salvo en el caso de establecimiento de obligaciones manifiestamente gravosas o desproporcionadas y desvinculadas del objeto del contrato, no resulta exigible un plus de motivación del contenido de una concreta prestación.

Así las cosas, considera este Tribunal que la motivación expresada en el expediente de contratación en relación con la cláusula del PPT que requiere un número determinado de vehículos adecuados para las personas con movilidad reducida es suficiente. La prestación correspondiente es proporcionada y necesaria, siendo comprensible, de modo implícito y para cualquier licitador que interprete el pliego.

En segundo lugar, en lo que se refiere a la cabida mínima de los autobuses a emplear (50/55 ocupantes, salvo manifestación en contrario), tampoco puede aceptarse que se haya infringido lo dispuesto en la LCSP.

El órgano de contratación justificó debidamente la necesidad de celebración del contrato, poniendo de manifiesto el objeto de lograr el transporte de un número importante de personas que desembarcan en el Puerto de Motril al casco de la ciudad, a fin de fomentar el gasto en esta última, subrayando el elevado poder adquisitivo de los viajeros.

De acuerdo con ello, es perfectamente comprensible la conveniencia de que el transporte se articule de la manera más eficiente posible, trasladándose el mayor número posible de viajeros entre la dársena y la ciudad en el menor tiempo disponible. En este sentido, argumenta que establecer autobuses con menor cabida, podría implicar en bastantes ocasiones, tener que disponer de dos autobuses con un incremento del coste, entre otros, de los conductores o de los tiempos en trasladar a la gente desde los barcos, reduciendo con ello el tiempo para visitar la ciudad.

Para lograr tal objetivo, es evidente que los autobuses empleados habrán de ser capaces de asumir una cantidad importante de personas.

Así las cosas, resulta, a juicio de este Tribunal, proporcionada la configuración de la prestación al objeto del contrato y a la necesidad a satisfacer, y también se halla suficientemente motivada para cualquier licitador, en relación con el artículo 88 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En este último sentido, y también en relación con la alegación anterior, ha de recalarse que, más allá de no existir ningún defecto de motivación de las cláusulas en cuestión, es

incuestionable que el licitador no ha sufrido, alegado ni probado forma alguna de indefensión material, real y efectiva.

Sexto. En cuanto al segundo motivo de impugnación, el referido a la supuesta indeterminación del objeto contractual con causación de inseguridad jurídica, no puede tampoco compartir el Tribunal la concurrencia del mismo o los argumentos de la mercantil recurrente.

Incuestionablemente, el artículo 99 LCSP impone el principio de determinación del objeto de los contratos y de las prestaciones que constituyen el objeto de las obligaciones derivadas del mismo.

Este principio, además, es general del Derecho de Contratos y se desprende del artículo 1273 CC, a cuyo tenor debe interpretarse el pliego, disponiendo éste:

“El objeto de todo contrato debe ser una cosa determinada en cuanto a su especie. La indeterminación en la cantidad no será obstáculo para la existencia del contrato, siempre que sea posible determinarla sin necesidad de nuevo convenio entre los contratantes”.

Los pliegos, como reconoce la recurrente, parten de una estimación de servicios a realizar, pudiendo variar igualmente tanto el número de vehículos a aportar, como la duración del servicio correspondiente.

Esta flexibilidad del pliego en absoluto puede considerarse una infracción del ordenamiento, fundamentalmente por dos razones.

En primer lugar, el contrato se encuentra perfectamente determinado en cuanto a su objeto en el PCAP y en el PPT en cuanto a las obligaciones impuestas al contratista y a las prestaciones y actividades a desarrollar en la ejecución del contrato, así como en relación con el objeto de las mismas.

La única circunstancia que no se encuentra *ex ante* determinada hasta el detalle es, realmente, la “cantidad” de los servicios a realizar y el momento y duración e los mismos. Sin embargo, como se ha dicho, tal circunstancia no atenta contra el principio de

determinación, toda vez que es posible precisar los concretos extremos de todo contrato sin necesidad de celebrar un nuevo convenio en relación con los mismos y a través de la simple impartición de instrucciones por el comitente, la Administración Portuaria en este caso, si bien como aclara la Autoridad Portuaria los costes del contrato se han calculado en función de la experiencia dilatada y constatada de servicios realizados en contratos muy similares al actual.

Es más, debe recalcarse que la existencia de una cierta indeterminación en los detalles de cada servicio es una circunstancia habitual e incluso inherente a todos los servicios que se prestan en el marco de un contrato de tracto sucesivo. No puede ignorarse que la contratación de un servicio prolongado en el tiempo y dependiente de las necesidades del comitente necesariamente exigirá que las concretas particularidades de cada prestación deban ajustarse a las necesidades de cada momento, y ello es conforme con el ordenamiento.

En segundo lugar, como acertadamente apunta la Autoridad Portuaria en su informe, los pliegos prevén expresamente que la AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL indicará con una antelación de una semana, respecto de cada servicio, la extensión y los concretos términos de éste.

Ello determina que los pliegos, en conclusión, han previsto un especial cauce para la determinación de las concreciones de la prestación de cada servicio, permitiendo perfectamente a los licitadores y al que resulte adjudicatario y contratista del contrato la organización de sus servicios y la provisión de medios materiales y humanos para el cumplimiento de las obligaciones frente a la Autoridad Portuaria.

En consecuencia, se desestima el motivo de impugnación.

Séptimo. En tercer lugar, denuncia la recurrente la existencia de un régimen de penalidades desproporcionado, entendiendo que no se establece graduación en función del retraso, ni se distingue entre los imputables y no imputables, ni se establece vinculación expresa a un perjuicio real y efectivo. No puede tampoco prosperar este motivo de impugnación.

Primeramente, debe indicarse que la previsión de penalidades debe encuadrarse dentro de la ejecución y efectos del contrato, las previsiones del artículo 192 LCSP.

Sentado lo anterior, segundamente, debe manifestarse que resulta plenamente admisible que el órgano de contratación establezca una determinada previsión indemnizatoria, como cláusula de penalidades, dentro de los límites derivados del principio de proporcionalidad.

A la vista del importe del contrato y del coste diario por vehículo, como se señala por el órgano de contratación en su Informe, entendemos perfectamente conforme con el principio de proporcionalidad la fijación de una penalidad de 50 euros por cada 10 minutos de retraso en el inicio del servicio, especialmente si se tiene en cuenta, de nuevo, el objeto del contrato y la trascendencia de la eficiencia en el transporte de los viajeros del muelle de atraque a Motril. En este sentido, argumenta con acierto, a nuestro juicio, el órgano de contratación en su informe sobre el recurso lo siguiente:

“En nuestro caso, y como ejemplo, al ascender el presupuesto base de licitación a 181.818,18 €, el 10 % se corresponde con 18.181,82 €, por lo que para llegar a esta cifra en las penalidades indicadas se debería haber incurrido en una demora (que equivale a un incumplimiento del compromiso de puntualidad), de más de 60 horas, que estimando 6 autobuses por escala, representan 10 escalas con una demora de 10 minutos por autobús, lo que no se antoja desproporcionado.

Por lo que una penalidad de 50 € por cada 10 minutos (aplicada a partir del minuto 11), tiene una relación directa con el coste y la alteración del servicio que dicho retraso causaría, no teniendo dicha cuantía un carácter punitivo, sino disuasorio, resultando proporcional a la entidad del retraso y al impacto directo en la prestación del servicio, máxime cuando nos encontramos ante un tipo de usuario de cruceros de alto poder adquisitivo donde la puntualidad es muy valorada y donde, como ya se decía en la justificación de esta particularidad en la aplicación de la penalidad en el PPT, “el régimen de penalidades de demora propuesto se justifica debido al carácter crítico que tiene la puntualidad y el cumplimiento del horario en un servicio de estas características, en el que los pasajeros del crucero dependen del servicio para poder acceder a la ciudad. La falta de puntualidad

derivaría en perjuicios para la imagen del Puerto de Motril, así como para la ciudad de Motril y podrían suponer penalizaciones para futuras escalas de cruceros”.

Por consiguiente, dicha penalidad no se considera desproporcionada, al contrario, es proporcional al perjuicio y al marco económico del PCAP, toda vez que la demora es una incidencia directa del cumplimiento del horario en la prestación del servicio con impacto inmediato sobre usuarios y planificación de flota, además de reputacional y de imagen”.

Por ello, no constituye una infracción del ordenamiento, por no ser exigible, que no se haya previsto una graduación del importe a imponer como penalidad, siendo admisible la fijación de cantidades determinadas y únicas a tal efecto.

Así las cosas, se desestima también el tercer motivo de impugnación.

Octavo. En penúltimo término, alega la recurrente que el PPT infringe el principio de jerarquía respecto del PCAP, por imponer verdaderas obligaciones, que no son únicamente concreciones técnicas.

De una banda, debe precisarse que los PCAP y los PPT no operan sobre la base de una relación de jerarquía, siendo el primero superior al segundo, sino que su relación se articula desde la perspectiva de la “materia”.

Así, el PCAP debe contener las estipulaciones previstas en el artículo 122 LCSP, relativas al establecimiento del marco contractual general, mientras que el pliego de prescripciones técnicas debe regular lo dispuesto en el artículo 124 LCSP, que dispone:

“El órgano de contratación aprobará con anterioridad a la autorización del gasto o conjuntamente con ella, y siempre antes de la licitación del contrato, o de no existir esta, antes de su adjudicación, los pliegos y documentos que contengan las prescripciones técnicas particulares que hayan de regir la realización de la prestación y definan sus calidades, sus condiciones sociales y ambientales, de conformidad con los requisitos que para cada contrato establece la presente Ley, y solo podrán ser modificados con posterioridad por error material, de hecho o aritmético. En otro caso, la modificación del pliego conllevará la retroacción de actuaciones”.

En consecuencia, debe rechazarse por principio que exista una relación jerárquica entre uno y otro pliego que pueda haberse visto infringida por el de prescripciones técnicas.

De otra banda, procede considerar si el PPT efectivamente ha incluido alguna estipulación impropia de su contenido.

El artículo 125.1.b) LCSP dispone:

“A efectos de la presente Ley se entenderá por:

1. «Prescripción o especificación técnica»:

[...]

b) Cuando se trate de contratos de suministro o de servicios, aquella especificación que figure en un documento en la que se definan las características exigidas de un producto o de un servicio, como, por ejemplo, los niveles de calidad, los niveles de comportamiento ambiental y climático, el diseño para todas las necesidades (incluida la accesibilidad universal y diseño universal o diseño para todas las personas) y la evaluación de la conformidad, el rendimiento, la utilización del producto, su seguridad, o sus dimensiones; asimismo, los requisitos aplicables al producto en lo referente a la denominación de venta, la terminología, los símbolos, las pruebas y métodos de prueba, el envasado, marcado y etiquetado, las instrucciones de uso, los procesos y métodos de producción en cualquier fase del ciclo de vida del suministro o servicio, así como los procedimientos de evaluación de la conformidad”.

De acuerdo con lo anterior, es evidente que el PPT, en el asunto de referencia, cumple estrictamente con la LCSP, concretando correctamente las obligaciones del contratista en todos sus aspectos técnicos.

En definitiva, al no existir infracción alguna del ordenamiento jurídico, procede desestimar el motivo correspondiente de impugnación.

Noveno. En último término, censura la recurrente que el único criterio de adjudicación haya sido el precio, considerando que habría debido incluirse algún criterio ambiental, en relación con el artículo 1.3 LCSP.

El artículo 1.3 LCSP dispone:

“3. En toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios sociales y medioambientales siempre que guarde relación con el objeto del contrato, en la convicción de que su inclusión proporciona una mejor relación calidad-precio en la prestación contractual, así como una mayor y mejor eficiencia en la utilización de los fondos públicos. Igualmente se facilitará el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como de las empresas de economía social”.

A su vez, el artículo 145 LCSP regula los criterios de adjudicación, previendo en su primer párrafo que la adjudicación se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad precio.

A su vez, el artículo 145.3.g) LCSP dispone:

“3. La aplicación de más de un criterio de adjudicación procederá, en todo caso, en la adjudicación de los siguientes contratos:

[...]

g) Contratos de servicios, salvo que las prestaciones estén perfectamente definidas técnicamente y no sea posible variar los plazos de entrega ni introducir modificaciones de ninguna clase en el contrato, siendo por consiguiente el precio el único factor determinante de la adjudicación”.

En este sentido, como se resalta en el informe sobre el recurso queda debidamente justificado la utilización únicamente del criterio de adjudicación precio, motivada en la memoria justificativa del contrato:

“En este contrato se aplica exclusivamente un criterio evaluable de forma automática: el precio, lo que permite reforzar la objetividad, la transparencia y la igualdad de trato entre

licitadores. Su inclusión responde a la necesidad de asegurar una valoración matemática, neutral y directamente verificable, sin margen de discrecionalidad.

La LCSP reconoce al órgano de contratación un margen de discrecionalidad técnica para elegir los criterios de adjudicación, incluido optar por un único criterio, como el precio, siempre que se respeten los principios establecidos en dicha norma”.

Y añade en su apoyo lo manifestado en nuestra resolución nº 132/2021 de fecha 12 de febrero de 2021, que, al analizar el art. 145.3.g) LCSP, dijo:

“Por tanto, no es exigible al órgano de contratación que definidas en todos sus aspectos técnicos las prestaciones objeto del contrato, sin posibilidad de variación, tenga que establecer y aplicar criterios adicionales al criterio de adjudicación único determinante, el precio, que ha establecido.

Por otro lado, corresponde al órgano de contratación, en consideración a las necesidades que pretende cubrir con el contrato determinar las prestaciones de éste, así como el nivel o la calidad que estas deben alcanzar lo que constituye un límite en el enjuiciamiento de la adecuada configuración de los criterios de adjudicación. En el caso objeto de este recurso, conforme expone en órgano de contratación en su informe, el servicio postal no parece requerir otra calidad que la expuesta en el pliego de prescripciones técnicas.

En consecuencia, si el órgano de contratación ha fijado las condiciones de la prestación de modo que para la adecuada satisfacción de sus necesidades no precisa que sean mejoradas a través de las ofertas de los licitadores, este Tribunal no puede sino declarar la legalidad de esa decisión del órgano de contratación, que determina la desestimación del recurso”.

En relación con las circunstancias de este contrato compartimos la opinión del órgano de contratación en el sentido que nos encontramos ante la contratación de un servicio en el que:

- El objeto del contrato está perfectamente definido en el PCAP y en cuanto a las prestaciones concretas a desarrollar en el PPT.

- Las prestaciones son eventuales, estandarizadas y homogéneas y muy limitadas en el tiempo.
- No se requiere valoración de aspectos técnicos, creativos o intelectuales.
- El contrato no exige soluciones técnicas diferenciadas.
- Es congruente con el objeto del contrato.
- La actividad a desarrollar no necesita de una planificación complicada, no tiene una especial complejidad y tiene carácter repetitivo, teniendo trayectos de transporte cortos y definidos previamente.
- La calidad del servicio queda asegurada con las prestaciones y obligaciones dispuestas en el PPT.
- El PPT exige que los vehículos hayan superado todas las certificaciones e inspecciones técnicas legalmente sean exigibles para este tipo de vehículos, lo que incluye necesariamente la comprobación de la emisión de gases contaminantes de dichos vehículos para que no superen los mínimos legales.

Todo lo anteriormente expuesto, conduce a la desestimación de este motivo del recurso y con ello a la desestimación íntegra del recurso.

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. D. G. C. M., en representación de RUIZ BUS, SL, contra los pliegos del procedimiento de contratación del “*Servicio de transporte de autobuses lanzadera para las escalas de cruceros del Puerto de Motril*”.

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 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 de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11.1 letra f y 46.1 de la Ley 29 / 1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES