



Recursos nº 609, 630 y 639/2026

Resolución nº 1241/2026

Sección 2ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 16 de julio de 2026.

VISTAS las reclamaciones en materia de contratación interpuestas por D. A. T. T., en representación de la ASOCIACIÓN DIREBUS, D. P. V. F., en representación de la ASOCIACIÓN DIREBUS CASTELLÓN, y D. J. M. P. P., en representación de ASOCIACIÓN DIREBUS MURCIA contra el anuncio de licitación y el documento complementario que ha de regir la licitación del contrato del *“Acuerdo Marco de servicio de transporte alternativo por carretera”*, expediente 2026-00786, convocado por la DIRECCIÓN GENERAL DE RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A., el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. La DIRECCIÓN GENERAL DE RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A. anunció en la Plataforma de Contratación del Sector Público (en los sucesivos PCSP) el 3 de marzo de 2026, la licitación pública, a tramitar mediante procedimiento negociado, para la adjudicación del contrato arriba nominado con un valor estimado que asciende a 923.255.637 euros, y clasificación CPV con los siguientes códigos:

- 60100000 - Servicios de transporte por carretera.
- 60170000 - Alquiler de vehículos para el transporte de pasajeros con conductor.



Segundo. En la misma fecha se publicó en la PCSP el Documento complementario al anuncio de licitación, así como un aviso a los candidatos en el que se informa de lo siguiente:

“El Pliego de Condiciones Particulares y sus Anexos, así como el documento de Especificaciones Técnicas, serán facilitados a los candidatos que sean invitados a presentar oferta en la siguiente fase de la licitación, en su caso, en los términos y condiciones indicados en el DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AL ANUNCIO DE LICITACIÓN del expediente nº 2026-00786, “ACUERDO MARCO DE SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO POR CARRETERA”.

En el documento complementario se indica en su apartado primero, relativo a “aspectos generales”:

“La presente licitación tiene por objeto la adjudicación mediante procedimiento negociado con publicidad del ACUERDO MARCO DE SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO POR CARRETERA. La prestación del servicio objeto del Acuerdo Marco se realizará a través de una Sociedad Anónima Participada, entre el Adjudicatario y Renfe Viajeros, al 51% y 49% respectivamente, y cuyo objeto social será el transporte de viajeros por autobús. Esta sociedad se subrogará en todos los derechos y obligaciones del Adjudicatario derivados de la adjudicación del Acuerdo Marco de servicio de transporte alternativo por carretera, en las condiciones que se detallarán en el PCP del procedimiento de licitación”.

Se informa que Renfe Viajeros S.M.E., S.A. no ostenta la condición de “poder adjudicador”, y, además, se define el objeto de la contratación en el punto 1.2 del apartado primero del siguiente modo:

“El objeto de la contratación supone la realización de las tareas necesarias para la ejecución de cada Plan de Transporte Alternativo (en adelante PAT) de Renfe Viajeros durante el periodo de duración del Acuerdo Marco. En este sentido el objeto de la contratación incluye, entre otras tareas, la de facilitar a los clientes de Renfe Viajeros un transporte alternativo por carretera, como consecuencia de cortes de vía y suspensión del tráfico ferroviario, bien por realización de obras en la infraestructura, bien por cualquier otra

incidencia que afecte al tráfico ferroviario, tales como averías, incidencias técnicas, condiciones meteorológicas adversas, o cualquier otra causa que impida la prestación normal del servicio ferroviario. Asimismo, el objeto de esta contratación incluye la realización de trabajos previos necesarios para el diseño del PAT, así como, en caso de que sea necesario, la realización de servicios auxiliares para el desarrollo del PAT”.

Tercero. El día 20 de marzo de 2026 presentó la ASOCIACIÓN DIREBUS en el registro electrónico de la Administración General del Estado reclamación en materia de contratación contra el anuncio de licitación y pliego. La asociación volvió a presentar una reclamación en el mismo registro el día 13 de abril de 2026.

El día 23 de marzo de 2026 presentaron la ASOCIACIÓN DIREBUS MURCIA y la ASOCIACIÓN DIREBUS CASTELLÓN en el registro electrónico de la Administración General del Estado reclamación en materia de contratación contra el anuncio de licitación y el pliego.

En idéntico escrito de recurso las tres Asociaciones esgrimen los motivos de impugnación que se sintetizan a continuación:

Como primer motivo se alega que el anuncio de licitación vicia de nulidad radical el procedimiento de licitación, al no acompañar, ni dar acceso, a los Pliegos y demás documentación complementaria desde el momento mismo de la publicación del anuncio, infringiendo lo dispuesto en el artículo 135 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 (LCSP en adelante) y cercenando la posibilidad de que los potenciales licitadores realicen un análisis exhaustivo de las condiciones de la contratación, generando de este modo una situación de indefensión material que contraviene el espíritu del artículo 44 de la LCSP, y no garantizando de este modo la efectividad de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación que le impone a RENFE VIAJEROS el artículo 321 de la LCSP.

En segundo lugar, se denuncia que se impone un compromiso de adscripción de medios materiales que es desorbitante y que no se motivan en el expediente las razones de su

exigencia, vulnerando lo establecido en el artículo 27 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (en adelante, RDL 3/2020 y 76.3 LCSP).

En tercer lugar, se alega que se vulnera el principio de competencia al restringir esta de manera artificial, lo que está prohibido por el artículo 132 LCSP, pues, en atención al presupuesto base de licitación y el valor estimado, se está produciendo un "cierre de mercado" artificial: licitación pública contendría un macro-contrato por un importe de casi 1.000 MILLONES DE EUROS (923.255.637,00 €) y duración de 15 años en la que solo puede optar 11 potenciales adjudicatarios sobre 2.600 restantes, dejando fuera a la pequeña y mediana empresa del sector del transporte de viajeros por carretera y así se han hecho eco los diarios de tirada nacional.

En cuarto lugar, se alega la desproporcionalidad de la solvencia económica, financiera, técnica y profesional exigida, con infracción del artículo 74 de la LCSP, pues se impediría el acceso al 99% de las empresas del transporte dedicadas a la contratación pública: se obliga que la solvencia económica referida al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años, deba ser igual o superior a 75.000.000 euros; a que la solvencia técnica-profesional sea igual o superior a los 35.000.000,00 euros, y demostrar que se tiene una capacidad operativa consistente en un mínimo de 500 autobuses en propiedad, y si se actúa como UTE que al menos que una de las empresas disponga de 300 autobuses en propiedad, cuando la media de autobuses que poseen las empresas españolas es de 17,59 autobuses, según fuente oficial de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y, los posibles 500 autobuses se encontrarán ya dando un servicio, bien sea regular o discrecional.

Además, se obliga a que, como solvencia técnica y profesional, se tenga capacidad operativa en Madrid, Barcelona, Comunidad Valenciana, al menos una de sus provincias, y, en Andalucía, lo que genera un agravio comparativo al resto de provincias

En quinto y último lugar, se denuncia que no se ha justificado la falta de división en lotes del objeto del contrato, a lo que obliga el artículo 99.3 LCSP.

Cuarto. Se recibió en este Tribunal el expediente administrativo, así como el correspondiente informe emitido por el órgano de contratación sobre las reclamaciones presentadas. En el informe se plantea la extemporaneidad del recurso presentado el día 15 de abril de 2026. Además se alega la falta de competencia del Tribunal en aplicación del criterio seguido en la resolución 208/2025, de 20 de febrero, recurso 2/2025, en la que se decía que la licitación de un plan de transporte alternativo, como el que es objeto de la presente reclamación, con CPV 60170000, no entra en el ámbito objetivo del RDL 3/2020, por lo que siendo dos los CPV que se identifican con el acuerdo marco, pero idéntico el servicio a prestar, se ha de llegar a la misma conclusión que en la citada resolución.

Además, se rechaza que haya vulneración del principio de publicidad, pues la licitación se sigue por las normas del procedimiento negociado con publicidad del artículo 166 de la LCSP, por lo que solo a las empresas seleccionadas, e invitadas a presentar su oferta, se les entregará el PCAP y sus anexos, tal y como se indica en el punto 4 del documento complementario publicado con el anuncio.

Finalmente, se interesa la desestimación del resto de incumplimientos alegados en base a las consideraciones realizadas en los informes presentados en los recursos tramitados con los números 476, 580 y 458 de 2026.

Quinto. El día 6 de abril de 2026, se certificó por la entidad contratante que, estando el procedimiento en fase de recepción de solicitudes, a fecha de emitir el certificado no se había presentado ninguna oferta para participar en el mismo.

Sexto. Por resolución dictada el 9 abril de 2026 por la Secretaria General del Tribunal, por delegación de este, se acordó conceder en los recursos 458 y 476/2026, presentados por otros reclamantes, pero contra los mismos pliegos de este contrato, la medida cautelar consistente en suspender la tramitación del procedimiento de contratación, sin que esta suspensión afecte al plazo de presentación de ofertas, suspensión que se levantará, en su caso, con el dictado de la presente resolución.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. La primera cuestión que ha de plantearse este Tribunal es el examen de su propia competencia, a fin de verificar si efectivamente nos encontramos ante el ámbito propio de desenvolvimiento de una reclamación del citado RDL 3/2020, que es el medio impugnatorio utilizado por los reclamantes.

En este orden de cosas, aduce la entidad contratante en su informe que concurre una causa de inadmisión de la reclamación presentada por incompetencia de este tribunal, por entender que, por el objeto del procedimiento de adjudicación, no resulta aplicable el RDL 3/2020 (sectores excluidos) y que es una licitación que ha de regirse por la LCSP. Indica que *“Siendo así, dada la aplicación a Renfe Viajeros (en su condición de entidad que no tiene la consideración de poder adjudicador) del régimen derivado de los artículos 321 y 322 de la citada LCSP, la actuación será, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo 321 y en sus instrucciones de contratación, susceptible de recurso de alzada ante la entidad pública o ministerio de adscripción o tutela, y en ningún caso susceptible de recurso especial en materia de contratación ante este Tribunal”*.

Comenzaremos clarificando el criterio del Tribunal sobre dicha cuestión, para, a continuación, aplicarla al caso concreto.

I. Doctrina del Tribunal sobre la competencia con relación a licitaciones de contrato de servicios de transporte por carretera

La negación de la competencia tendría su fundamento en el criterio expresado en la resolución del Tribunal número 208/2025, de 20 de febrero, recurso 2/2025.

Ahora bien, el criterio antes recogido se emite al resolver el recurso especial en materia de contratación frente a los pliegos rectores de una licitación sujeta a 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 (LCSP), cuyo valor estimado era de 210.738 €.



La resolución indicada acuerda la inadmisión partiendo de que el procedimiento de licitación se sujeta a la LCSP y en que RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL SE, no es poder adjudicador. Falta así el requisito exigido en los artículos 45 y 47 de la LCSP, para que este Tribunal sea competente.

Ítem más, en dicha resolución razonamos que aun cuando el procedimiento de licitación se hubiera encontrado sujeto al Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (RDL 3/2020), el Tribunal tampoco podría conocer de la reclamación, pues el valor estimado del contrato (201.738€) no alcanza el umbral exigido en el artículo 1.1 b) del RDL 3/2020, que es de 432.000€

Por otra parte, en otras dos resoluciones de este mismo Tribunal para este mismo servicio codificado con el CPV 60170000, habíamos estimado que sí se ostentaba competencia para conocer de las reclamaciones interpuestas frente a pliegos en los que se licitan servicios con la misma codificación.

Una primera, de 15 de junio de 2023, resolución 798/2023, recursos 681 y 682/2023, en cuyo fundamento de derecho tercero, se dice:

“Se impugnan el anuncio y el pliego de condiciones particulares de un contrato de servicio de transporte de viajeros por carretera de un valor estimado superior a cien mil euros.

Los anuncios y los pliegos son susceptibles de reclamación en materia de contratación conforme a lo dispuesto en los artículos 119 y 121.1 del RDL 3/2020, siempre que vayan referidos a los contratos que se especifican en el propio artículo, entre ellos, los relacionados en el artículo 11 de la RDL 3/2020, atinentes a los servicios de transporte, y su importe excede del importe de valor estimado previsto en el artículo 44.1.a) LCSP para los contratos de servicio.

En consecuencia, el contrato y los actos impugnados son susceptibles de reclamación”.



Y, otra segunda resolución, que es posterior a la de 20 de febrero de 2025, la resolución 967/2025, dictada el 25 de junio en el recurso 566/2025, en la que, para la licitación de el servicio de transporte alternativo de viajeros, clasificado con las CPV 60170000 y 60100000, se afirma la competencia diciendo:

“Es el propio argumento del órgano de contratación el que nos lleva a concluir nuestra competencia en la reclamación que se suscita. En efecto, la finalidad del contrato en cuestión es que el órgano de contratación disponga de medios para realizar el transporte alternativo de los usuarios de sus servicios en los supuestos en los que, por los motivos que concurran (en el caso que nos ocupa, obras en la infraestructura ferroviaria) no pueda verificarlo por los medios ordinarios. En consecuencia, debemos concluir que se trata de un contrato regulado en el RDL 3/2020, por lo que el Tribunal, prima facie y sin perjuicio de que concurran, según analizaremos a continuación, los demás requisitos de procedibilidad, es competente para conocer de esta reclamación de acuerdo con lo señalado en el artículo 120 del RDL 3/2020”.

Por otra parte, el criterio defendido por este Tribunal acoge la interpretación sostenida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sobre la aplicación del Reglamento nº 1370/2007 en tres sentencias: 9 de julio de 2026 (C-856/2 M), 13 de febrero de 2025, Latvijas Sabiedriskais Autobuss, nº C-684/23 (EU:C:2025:90) y 27 de octubre de 2016, Hörmann Reisen, C 292/15, EU:C:2016:817.

En dichas sentencias, el TJUE concluye al resolver las cuestiones prejudiciales, que la licitación del servicio de transporte por vía terrestre, cuando adopte la forma de contrato de servicios se encuentra sujeta a las Directivas 2014/24 y 2014/25.

En relación con el servicio de transportes de viajeros por carretera, en la sentencia de 13 de febrero de 2025, Latvijas Sabiedriskais Autobuss, nº C-684/23 (EU:C:2025:90), en la que se razona lo siguiente:

“38.Procede recordar que el Reglamento n.º 1370/2007, tal como se desprende de su artículo 1, apartado 1, párrafo primero, contiene, en lo que se refiere a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, normas especiales que establecen modalidades de intervención en los regímenes generales de contratos públicos (véanse,

en este sentido, las sentencias de 27 de octubre de 2016, Hörmann Reisen, C 292/15, EU:C:2016:817, apartados 44 a 46, y de 20 de septiembre de 2018, Rudigier, C 518/17, EU:C:2018:757, apartado 49), que estaban establecidos, en el momento de entrada en vigor de dicho Reglamento, en las Directivas 2004/17 y 2004/18, actualmente sustituidas, respectivamente, por la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva [2004/17] (DO 2014, L 94, p. 243), y por 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] (DO 2014, L 94, p. 65).

39.A este respecto, el artículo 5 del Reglamento n.º 1370/2007 establece, en sus apartados 2 a 6, normas específicas de adjudicación de los «contratos de servicio público», en el sentido del artículo 2, letra i), de dicho Reglamento, relativos al transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, ofreciendo a la «autoridad competente», tal como se define en el artículo 2, letra b), de este, la libertad de elegir entre un procedimiento de «adjudicación directa», en el sentido del artículo 2, letra h), de dicho Reglamento, que se rige por su artículo 5, apartado 2, y un procedimiento de adjudicación mediante licitación, contemplado en el artículo 5, apartado 3, del mismo Reglamento.

40.No obstante, como se desprende de las frases segunda y tercera del artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, la adjudicación de un contrato de servicio público relativo al transporte de viajeros en autobús o tranvía se rige, cuando dicho contrato no adopte la forma de contrato de concesión de servicios, no por las normas especiales previstas en el artículo 5, apartados 2 a 6, de dicho Reglamento, sino por las normas generales de adjudicación de contratos públicos establecidas por las Directivas 2014/24 y 2014/25 (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de octubre de 2016, Hörmann Reisen, C 292/15, EU:C:2016:817, apartados 36 a 41)».

Por su pertinencia y erigirse en antecedente de la anterior, debemos también citar la sentencia del TJUE de 27 de octubre de 2016, *Hörmann Reisen*, C 292/15, EU:C:2016:817, que nos dice:

“34. Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que, en el marco de un procedimiento de adjudicación de un contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús, el artículo 4, apartado 7, de este Reglamento sigue siendo aplicable a dicho contrato.

35. Según las indicaciones facilitadas en la resolución de remisión, el contrato controvertido en el asunto principal tiene por objeto servicios públicos de transporte de viajeros por vía terrestre, en el sentido del artículo 1, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007, y se refiere a los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús, como prevé el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, sin revestir, no obstante, la forma de un contrato de concesión de servicios.

36. En virtud del artículo 5, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 1370/2007, un contrato como el controvertido en el asunto principal debe atribuirse, en principio, con arreglo a las normas establecidas en dicho Reglamento.

37. No obstante, cuando un contrato no reviste la forma de un contrato de concesión de servicios, tal como se define en las Directivas 2004/17 o 2004/18 modificada, el contrato de servicio público de transporte de viajeros en autobús se adjudica, con arreglo al artículo 5, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 1370/2007, conforme a los procedimientos previstos en esas Directivas”.

Como hemos anticipado, dado el criterio expresado en las sentencias del TJUE de 27 de octubre de 2016 y de 13 de febrero de 2025 y 9 de julio de 2026, vemos que la adjudicación de un contrato de servicios de transporte por carretera, cuando no reviste la forma de concesión de servicios públicos, se rige por la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, y por la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública.

Por tanto, los contratos de servicios de transporte por carretera se deben regir por las normas que las transponen al ordenamiento jurídico español: la LCSP y el Real Decreto Ley 3/2020, de 4 de febrero, estando, en este último caso, dentro del ámbito de aplicación del artículo 11.

Una última observación debemos hacer, con afán de dejar clara nuestra doctrina.

Si la licitación tuviera por objeto una concesión de servicios de transporte por carretera, la misma se encontraría sujeta al Reglamento nº 1370/2007 y este Tribunal sería competente, siguiendo el criterio fijado por el Tribunal Supremo en su sentencia 538/2026, de 29 de abril, de la Sección 4ª, de la Sala 3ª.

II. Aplicación de la doctrina anterior al caso concreto.

La presente licitación se promueve por una empresa pública (sociedad mercantil estatal), se encuentra sujeta al Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales, su valor estimado es 923.255.637 euros y su objeto es según el artículo 1.2 del Documento complementario al anuncio de licitación el siguiente:

“El objeto de la contratación supone la realización de las tareas necesarias para la ejecución de cada Plan de Transporte Alternativo (en adelante PAT) de Renfe Viajeros durante el periodo de duración del Acuerdo Marco. En este sentido el objeto de la contratación incluye, entre otras tareas, la de facilitar a los clientes de Renfe Viajeros un transporte alternativo por carretera, como consecuencia de cortes de vía y suspensión del tráfico ferroviario, bien por realización de obras en la infraestructura, bien por cualquier otra incidencia que afecte al tráfico ferroviario, tales como averías, incidencias técnicas, condiciones meteorológicas adversas, o cualquier otra causa que impida la prestación normal del servicio ferroviario. Asimismo, el objeto de esta contratación incluye la realización de trabajos previos necesarios para el diseño del PAT, así como, en caso de que sea necesario, la realización de servicios auxiliares para el desarrollo del PAT”.

Ello es conforme a lo exigido en el citado RDL 3/2020, en particular, sus artículos 1.1, 5.2 a) y 11 del RDL 3/2020 y determina nuestra competencia para conocer la reclamación, sin perjuicio de lo que luego se añadirá.

La condición de empresa pública de RENFE VIAJEROS, obedece a su condición de sociedad mercantil estatal y objeto social.

El valor estimado del contrato supera el exigido en el artículo 1.1 para la aplicación del RDL 3/2020 y en consecuencia para la competencia de este Tribunal ex artículo 120 RDL 3/2020 y 47 de la LCSP.

Finalmente, el objeto del contrato nos lleva a considerarlo incluido en el artículo 11 del RDL 3/2020.

El artículo 11 del RDL 3/2020 señala:

1. El presente real decreto-ley se aplicará a las actividades de puesta a disposición o explotación de redes que presten un servicio al público en el campo del transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable

2. Se considerará que existe una red en los servicios de transporte cuando el servicio se preste con arreglo a las condiciones operativas establecidas por la autoridad competente. Estas condiciones harán referencia a los itinerarios, a la capacidad de transporte disponible, a la frecuencia y puntualidad del servicio, a sus infraestructuras, sus vehículos y combustibles, y a la incorporación en el transporte de los sistemas inteligentes de transportes (ITS), entre otros”.

A la vista de lo anterior y del objeto del contrato, entiende este Tribunal que lo verdaderamente relevante es concretar si nos encontramos ante “*actividades de puesta a disposición o explotación de redes que presten un servicio al público en el campo del transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable*” (artículo 11.1 del RDL 3/2020), teniendo en cuenta que el artículo 11.2 del RDL 3/2020 indica que “*Se considerará que existe una red en los servicios de transporte cuando el servicio se preste con arreglo a las condiciones operativas establecidas por la autoridad competente.*

Estas condiciones harán referencia a los itinerarios, a la capacidad de transporte disponible, a la frecuencia y puntualidad del servicio, a sus infraestructuras, sus vehículos y combustibles, y a la incorporación en el transporte de los sistemas inteligentes de transportes (ITS), entre otros”.

Es fundamental, pues, que se trate de un servicio de transporte que se preste “*con arreglo a las condiciones operativas establecidas por la autoridad competente*”, tal y como acontece en el caso examinado.

La entidad contratante insiste en su informe que “*es notorio que la actividad que presta Renfe Viajeros es el transporte ferroviario*”, por lo que siendo el objeto del contrato del que dimana la presente reclamación la prestación de un servicio de transporte alternativo por carretera, “*el transporte alternativo por carretera se configura como un servicio complementario que se permite excepcionalmente al titular de una licencia ferroviaria, y que se presta únicamente a los usuarios del ferrocarril, que abonan el correspondiente título habilitante para desplazarse por la red ferroviaria. El transporte alternativo no convierte a la empresa ferroviaria en una empresa de autobuses, ni implica la explotación de una red de servicios de transporte en autobús, ni mucho menos de la propia red ferroviaria interrumpida, sobre la que no se puede prestar el transporte alternativo*”.

Considerando tales afirmaciones, comparte este Tribunal que, efectivamente, el hecho de que RENFE VIAJEROS preste un servicio de transporte alternativo por carretera “*no la convierte en una empresa de autobuses*”, pero no puede obviarse tampoco que tal servicio de transporte alternativo trae causa directa del transporte ferroviario, al que se encuentra inescindiblemente vinculado, como se advierte de la propia argumentación de la entidad contratante. Ello implica que haya de entenderse que nos encontramos ante un contrato cuyo objeto es la prestación de un servicio complementario al servicio de transporte ferroviario que, por tanto, forma parte de éste en sentido amplio.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Tribunal sería competente para resolver la reclamación ex artículo 120 del RDL 3/2020, restando analizar la finalidad de esta licitación excede la adjudicación de un Acuerdo Marco al uso.

Este expediente de contratación no termina con la adjudicación y formalización de un contrato de servicios al uso, sino que la adjudicataria es seleccionada para participar en el capital social de la sociedad mercantil que se constituirá una vez adjudicado el acuerdo marco, y que estará coparticipada, también, por el órgano de contratación. Sociedad que será la que, una vez subrogada en los derechos y obligaciones del adjudicatario, preste el servicio. Así lo expresa literalmente el documento complementario publicado con el anuncio de licitación:

“La presente licitación tiene por objeto la adjudicación mediante procedimiento negociado con publicidad del ACUERDO MARCO DE SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO POR CARRETERA. La prestación del servicio objeto del Acuerdo Marco se realizará a través de una Sociedad Anónima Participada, entre el Adjudicatario y Renfe Viajeros, al 51% y 49% respectivamente, y cuyo objeto social será el transporte de viajeros por autobús. Esta sociedad se subrogará en todos los derechos y obligaciones del Adjudicatario derivados de la adjudicación del Acuerdo Marco de servicio de transporte alternativo por carretera, en las condiciones que se detallarán en el PCP del procedimiento de licitación”.

En este caso la adjudicataria es seleccionada para asociarse con el órgano de contratación para constituir una empresa conjunta, mediante la constitución de una sociedad de economía mixta con capital público y privado. Figura que venía regulada en el artículo 156.d) del derogado Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y en el vigente artículo 104 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.

Siendo ello así, debemos resolver si la licitación del acuerdo marco que se impugna se encuentra dentro del ámbito objetivo de aplicación del RD Ley 3/2020.

Para resolver dicha cuestión debemos tener en cuenta el artículo 24.3.b) del RD Ley 3/2020, el cual establece:

“3. El presente real decreto-ley no se aplicará a los contratos adjudicados:

b) Por una entidad contratante a una empresa conjunta de la que forme parte, siempre que la empresa conjunta se haya constituido para desarrollar la actividad de que se trate durante un período mínimo de tres años y que el instrumento por el que se haya constituido la empresa conjunta estipule que las entidades contratantes que la constituyen serán parte de la misma al menos durante el mismo período”.

La interpretación literal del precepto indicado conduce a excluir la aplicación del RDL 3/2020, cuando la adjudicación se realice en favor de una empresa ya constituida, de la cual forme parte la entidad contratante, no cuando la licitación se efectúe a favor de una entidad privada, para que posteriormente se constituya y se transfiera a una nueva sociedad el conjunto de derechos y obligaciones.

Esa interpretación literal se refuerza con la sistemática, teniendo en cuenta lo señalado en la Disposición adicional vigesimosegunda que contempla la adjudicación directa a una sociedad de economía mixta de un contrato de concesión de servicios, siempre que la selección del partner haya seguido de conformidad con la Ley de Contratos y no se modifique el objeto y las condiciones tenidas en cuenta para su elección.

La finalidad de ambos preceptos es dotar a la selección del socio de las mismas garantías que habría tenido la adjudicación del contrato.

En conclusión, al estar sometido el expediente de licitación al RD Ley 3/2020, este Tribunal es competente para conocer con arreglo al amparo de su artículo 120 de la reclamación interpuesta frente al anuncio de licitación y el documento complementario publicados el 3 de marzo de 2026.

Segundo. De acuerdo con lo previsto en el artículo 13 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, se acuerda en esta resolución la acumulación de las tres reclamaciones presentadas (recursos 609/2026, 630/2026 y 639/2026, dado que se impugna el mismo acto (pliegos) y contrato, los motivos son idénticos, existiendo, por tanto, una íntima conexión y vinculación entre ellos.

Tercero. La reclamación se ha interpuesto frente al anuncio de licitación y pliegos para la adjudicación de un acuerdo marco de servicios cuyo valor estimado supera los 432.000 euros, por lo que se trata de un acto y contrato (encuadrado en el artículo 11 del RDL 3/2020) susceptibles de impugnación ante este Tribunal mediante reclamación con arreglo a lo dispuesto en los artículos 119.1 y 2.a) del RDL 3/2020.

Cuarto. La entidad contratante propone la inadmisión por extemporáneos de las reclamaciones presentadas, sin embargo esta alegación debe ser rechazada, por cuanto, aun cuando la fecha de entrada en el Tribunal es de 13 de abril de 2026, consta como fecha de presentación de las reclamaciones en el registro electrónico la de los días 20 y 23 de marzo de 2026, por lo que publicado el anuncio de licitación el día 3 de marzo de 2026, a la fecha que tuvieron entrada los escritos en el registro, no había transcurrido el plazo de quince días hábiles que establece el artículo 121 del RDL 3/2020.

Quinto. Examinadas las cuestiones formales que plantea el recurso procederemos a entrar a considerar las cuestiones de fondo, examinando en primer lugar la alegación relativa a la causa de nulidad radical que se imputa al anuncio de licitación, al no poner el órgano de contratación a disposición de los licitadores el contenido íntegro y preceptivo del pliego de condiciones técnicas y el pliego de prescripciones técnicas particulares que deben regir el Acuerdo Marco. Según el escrito, la omisión supone una infracción del artículo 135 LCSP porque vulneraría los principios de publicidad y transparencia.

Hay que remarcar que en los procedimientos negociados con publicidad o de licitación con negociación, previsto tanto en el RDL 2/2020, como en la LCSP, hay una primera fase de selección del contratista, de acuerdo con los requisitos fijados, muy similar a la diseñada para los procedimientos restringidos y que ahora analizaremos y una segunda fase en la que se procede a la invitación de los seleccionados y se presentan las correspondientes proposiciones.

Para los procedimientos de licitación con negociación, que es el que nos ocupa, determina el artículo 56 del RDL 3/2020, lo siguiente (los subrayados son nuestros):

“Artículo 56. Criterios de selección cualitativa de candidatos y licitadores.

1. Las entidades contratantes que fijen criterios de selección en un procedimiento abierto deberán hacerlo según normas y criterios objetivos que constarán en la convocatoria de licitación y en los pliegos de condiciones y que, por tanto, estarán a disposición de los operadores económicos interesados.

2. Las entidades contratantes que seleccionen a los candidatos para un procedimiento restringido, de licitación con negociación, de diálogo competitivo, o de asociación para la innovación, deberán hacerlo de acuerdo con las normas y criterios objetivos que hayan definido y que constarán en la convocatoria de licitación y en los pliegos de condiciones y que, por tanto, estarán a disposición de todos los operadores económicos interesados.

Cuando las entidades contratantes necesiten obtener un equilibrio adecuado entre las características específicas del procedimiento de licitación y los medios necesarios para su realización, podrán establecer, en los procedimientos a que se refiere el párrafo anterior, normas y criterios objetivos que reflejen esta necesidad y que permitan a la entidad contratante reducir el número de candidatos a los que se invitará a licitar o a negociar. No obstante, el número de candidatos seleccionados deberá tener en cuenta la necesidad de garantizar una competencia suficiente”.

Asimismo, el artículo 84 del RDL 3/2022, determina que:

“Artículo 84. Procedimiento de licitación con negociación.

1. En los procedimientos de licitación con negociación, cualquier empresa interesada podrá solicitar participar en respuesta a un anuncio que sirva de convocatoria de licitación, proporcionando la información para la selección cualitativa que solicite la entidad contratante”.

Si examinamos el expediente remitido, así como el anuncio de licitación, en este último se explicitan los requisitos necesarios para ser admitidos en el procedimiento que son:

“REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN DE LOS LICITADORES

Condiciones de admisión

Capacidad de obrar - *Tener personalidad jurídica y capacidad de obrar en relación con la actividad objeto de esta licitación y tener poder de representación suficiente el firmante de la oferta.*

No prohibición para contratar - *No hallarse incurso en ninguna de las causas establecidas en el artículo 71 de Ley 9/2017.*

No estar incurso en incompatibilidades - *No hallarse incurso en ninguna de las causas establecidas en el artículo 71 de Ley 9/2017.*

Cumplimiento con las obligaciones con la Seguridad Social - *Estar al corriente en las obligaciones con la Seguridad Social*

Cumplimiento con las obligaciones tributarias - *Estar al corriente en las obligaciones tributarias*

Para las empresas extranjeras, declaración de sometimiento a la legislación española. - Aceptar el sometimiento a las leyes españolas y a los Tribunales en Madrid Capital.

Criterio de Solvencia Técnica-Profesional

Trabajos realizados - Según lo indicado en el Documento Complementario al anuncio de licitación

Criterio de Solvencia Económica-Financiera

Cifra anual de negocio - Según se indica en el documento complementario al anuncio de licitación”.

Estos son pues los requisitos necesarios para solicitar formar parte del proceso de selección y, como hemos descrito, figuraban, de manera transparente, en el anuncio de licitación, por lo que no cabe achacar, como así hacen los recurrentes falta de publicidad y transparencia.

Otra cuestión es la relativa a la falta de conocimiento de los pliegos de condiciones particulares y el pliego de prescripciones técnicas, cuya falta de acceso denuncian los recurrentes, pero no les asiste la razón, porque la obligación de publicitar y dar conocimiento de los citados pliegos, forma parte de la siguiente fase del procedimiento, que es cuando, una vez seleccionados los contratistas que correspondan que han acreditado el cumplimiento de los requisitos previos fijados en el anuncio de licitación, se les envía la invitación, a la que sí ha de acompañarse obligatoriamente dicho pliego.

Así se deduce del artículo 63 del RDL 2/2020 (el subrayado es nuestro):

“Artículo 63. Invitación a los candidatos seleccionados.

1. En los procedimientos restringidos, en los diálogos competitivos, en los de asociación para la innovación y en los procedimientos de licitación con negociación, las entidades contratantes invitarán simultáneamente y por escrito a los candidatos seleccionados a presentar sus ofertas, a participar en el diálogo o a negociar con el contenido establecido en el anexo V.

Cuando se utilice el anuncio sobre la existencia de un sistema de clasificación como medio de convocatoria de licitación, las entidades contratantes invitarán simultáneamente y por escrito a aquellas empresas seleccionadas según lo indicado en el artículo 40 a que confirmen su interés respecto de ese concreto procedimiento de contratación.

2. Las invitaciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo incluirán una referencia a la dirección electrónica en la que pueda consultarse directamente por medios electrónicos los pliegos de condiciones. Las invitaciones deberán ir acompañadas de los pliegos de condiciones. cuando, de acuerdo con lo establecido en el artículo 43.3, esta documentación no haya sido objeto de un acceso libre, directo, completo y gratuito y no se haya puesto a disposición de otra manera. Además, las invitaciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo deberán incluir la información indicada en el anexo V”.

Por consiguiente, es ajustado a Derecho la previsión incluida en el documento complementario publicado con el anuncio de licitación, página séptima, en la que se dice “A las empresas seleccionadas se les entregará el Pliego de Condiciones Particulares y

sus Anexos (entre los que se encuentran las Especificaciones Técnicas y el modelo de oferta económica) y la comunicación de invitación para presentar su oferta dentro del plazo que se señale en la misma”.

En consecuencia, el motivo de impugnación esgrimido en la reclamación con fundamento en una vulneración del artículo 135 LCSP se desestima.

Sexto. En lo que respecta a la no división en lotes, critica la parte reclamante, en esencia, que *“El expediente impugnado se articula como un Acuerdo Marco de alcance general, sin división en lotes territoriales, funcionales o de cualquier otra naturaleza, pese a que el propio objeto del contrato evidencia una prestación claramente susceptible de fraccionamiento operativo”.*

A su juicio nos encontraríamos ante una decisión no motivada y que no tendría justificación alguna.

En su informe, la entidad contratante, sin embargo, alega que no es posible la división en lotes del servicio que se está licitando, indicando que obra en el expediente *“ un informe específico sobre estas razones que avalan la decisión de no dividir el acuerdo marco en lotes; dado que su objeto incluye la constitución de una sociedad participada por la entidad contratante y el adjudicatario, a través de la cual se prestará el servicio de transporte alternativo, resultando inviable operativa y organizativamente la división”.*

El examen de este motivo de impugnación ha de partir de traer a colación lo dispuesto en el artículo 52.3 del RDL 3/2020, en virtud del cual:

“3. Siempre que la naturaleza o el objeto del contrato lo permitan, deberá preverse la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, pudiéndose reservar lotes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.

No obstante lo anterior, la entidad contratante podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente, salvo en los casos de contratos de concesión de obras.

En todo caso se considerarán motivos válidos, a efectos de justificar la no división en lotes del objeto del contrato, los siguientes:

a) El hecho de que la división en lotes del objeto del contrato conlleve el riesgo de restringir injustificadamente la competencia. A los efectos de aplicar este criterio, la entidad contratante deberá solicitar informe previo a la autoridad de defensa de la competencia correspondiente para que se pronuncie sobre la apreciación de dicha circunstancia.

b) El hecho de que, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes. Ambos extremos deberán ser, en su caso, justificados debidamente en el expediente”.

Así, la división del contrato por lotes se erige como el escenario preferido en la LCSP y en el RDL 3/2020 de manera que, en caso de que no pueda dividirse en lotes se tendrá que justificar debidamente en el expediente. Nada obsta, por tanto, para que la entidad contratante opte por la no división en lotes del objeto de un contrato, pero siempre y cuando existan “*motivos válidos*” para ello y estos estén debidamente justificados en el expediente.

Así lo hemos dicho, entre otras muchas, en la resolución 267/2022 de 24 de febrero de 2022:

“Séptimo. Con respecto al primer motivo, en lo tocante a la división de los contratos en lotes, se ha de tener en muy en cuenta que desde la aprobación de la Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, la no división en lotes es la excepcionalidad para favorecer, principalmente, la concurrencia, no restringir la competencia y posibilitar la máxima participación de las PYMEs. El considerando nº 78 de la citada Directiva, así lo refleja (..):

“ (..)

Lo manifestado en este considerando de la Directiva 2014/24/UE, se lleva al artículo 46 de la misma, con el siguiente tenor:

«División de contratos en lotes:

1. Los poderes adjudicadores podrán optar por adjudicar un contrato en forma de lotes separados, y podrán decidir el tamaño y el objeto de dichos lotes. Excepto en el caso de los contratos cuya división resulte obligatoria en virtud del apartado 4 del presente artículo, los poderes adjudicadores indicarán las principales razones por las cuales han decidido no subdividir en lotes. Dicha decisión se incluirá en los pliegos de la contratación o en el informe específico al que se refiere el artículo 84».

En nuestra vigente LCSP esta regla general, la de la división del objeto del contrato en lotes, se ha incorporado en el artículo 99.3 al afirmar que:

«3. Siempre que la naturaleza o el objeto del contrato lo permitan, deberá preverse la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, pudiéndose reservar lotes de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional cuarta».

Así lo ha ratificado la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado en su Informe 48/18 y este Tribunal en varias de sus resoluciones, entre otras, la resolución nº 981/2018, de 26 de octubre.

Ahora bien, la regla general de división de contratos en lotes, tiene una serie de excepciones que vienen reflejadas en el mismo artículo 99.3 de la LCSP:

«(...) No obstante lo anterior, el órgano de contratación podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente, salvo en los casos de contratos de concesión de obras.

En todo caso se considerarán motivos válidos, a efectos de justificar la no división en lotes del objeto del contrato, los siguientes:

a) El hecho de que la división en lotes del objeto del contrato conllevara el riesgo de restringir injustificadamente la competencia. A los efectos de aplicar este criterio, el órgano de contratación deberá solicitar informe previo a la autoridad de defensa de la competencia correspondiente para que se pronuncie sobre la apreciación de dicha circunstancia.

b) El hecho de que, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes. Ambos extremos deberán ser, en su caso, justificados debidamente en el expediente".

A propósito de la obligada justificación de los motivos por los que el órgano de contratación considera procedente que no se divida el contrato en lotes, se ha pronunciado este Tribunal en repetidas ocasiones, cuya doctrina se podría resumir, en la expuesta en la resolución nº 1149/2021, de 9 de septiembre de 2021 (citada en la nº 1366/2021, de 14 de octubre):

«Este Tribunal ha tenido ocasión de pronunciarse en distintas resoluciones acerca de la procedencia o necesidad de que el objeto del contrato se divida en lotes, analizando las previsiones de la norma legal citada. Así, en la Resolución nº 625/2019, con cita de la previa Resolución nº 813/2018, señalábamos de una parte que la decisión de dividir un contrato o no en lotes es una cuestión discrecional del órgano de contratación, pero sujeta a control, y, de otra, que, si bien la regla general es la división en lotes, la misma no se impone para todos los contratos, pues debe permitirlo la naturaleza o el objeto de estos. La naturaleza y el objeto operan como condición previa para que se acuerde la división en lotes. A su vez, y dada dicha condición previa, atendiendo a la naturaleza y el objeto del contrato a licitar, se habrá de exigir necesidad de justificar la no división con mayor o menor rigor según las circunstancias que concurran en cada expediente de contratación».

Con mayor profusión, en la resolución nº 993/2018, este Tribunal razonaba lo siguiente:

«Como puede verse, el artículo 99 pretende, como señala la recurrente, promover que los órganos de contratación dividan en lotes las licitaciones para promover la concurrencia de

pequeñas y medianas empresas. Ahora bien, siempre y cuando i) la naturaleza del contrato lo permita y ii) no existan motivos válidos que justifique la no división. Para la debida comprensión de lo dispuesto en este precepto, conviene acudir a la Directiva 2014/24/UE, de 24 de febrero, de la que es trasposición la LCSP y en cuyo considerando 78 se señala: “Debe adaptarse la contratación pública a las necesidades de las PYME. Es preciso alentar a los poderes adjudicadores a utilizar el código de mejores prácticas que se establece en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 25 de junio de 2008, titulado «Código europeo de buenas prácticas para facilitar el acceso de las PYME a los contratos públicos», que ofrece orientaciones acerca de cómo aplicar el régimen de contratación pública de forma que se facilite la participación de las PYME. A tal efecto y para aumentar la competencia, procede animar a los poderes adjudicadores a, en particular, dividir grandes contratos en lotes. Esta división podría realizarse de manera cuantitativa, haciendo que la magnitud de cada contrato corresponda mejor a la capacidad de las PYME, o de manera cualitativa, de acuerdo con los diferentes gremios y especializaciones implicados, para adaptar mejor el contenido de cada contrato a los sectores especializados de las PYME o de acuerdo con las diferentes fases ulteriores de los proyectos. La magnitud y el contenido de los lotes deben ser determinados libremente por el poder adjudicador, el cual, de acuerdo con las normas pertinentes en materia de cálculo del valor estimado de la contratación, debe estar autorizado a adjudicar algunos de los lotes sin aplicar los procedimientos previstos en la presente Directiva. El poder adjudicador debe estar obligado a estudiar la conveniencia de dividir los contratos en lotes, sin dejar de gozar de la libertad de decidir de forma autónoma y basándose en las razones que estime oportunas, sin estar sujeto a supervisión administrativa o judicial. Cuando el poder adjudicador decida que no sería conveniente dividir el contrato en lotes, el informe específico o los pliegos de la contratación deben incluir una indicación de las principales razones que expliquen la elección hecha por el poder adjudicador. Estas razones podrían ser, por ejemplo, el hecho de que el poder adjudicador considere que dicha división podría conllevar el riesgo de restringir la competencia, o hacer la ejecución del contrato excesivamente difícil u onerosa desde el punto de vista técnico, o que la necesidad de coordinar a los diferentes contratistas para los diversos lotes podría conllevar gravemente el riesgo de socavar la ejecución adecuada del contrato”.

De lo anterior cabe concluir:

- a) *La obligación de dividir en lotes tiene una finalidad específica, que es promover la concurrencia de las PYMES en los contratos del sector público.*
- b) *Esa obligación se encuentra especialmente justificada cuando se licitan grandes contratos.*
- c) *El órgano de contratación debe ser libre de decidir de forma autónoma y basándose en las razones que estime oportunas la magnitud de cada expediente y de cada lote.*
- d) *En caso de que se decida no dividir en lotes, deben indicarse las principales razones que expliquen la elección hecha por el poder adjudicador.*
- e) *Los motivos válidos a que se refiere el artículo 99 son de carácter enunciativo, pudiendo existir otros.*

La justificación dada por el órgano de contratación para la no división de lotes la encontramos en un informe obrante en el expediente denominado “*informe justificativo sobre la no división en lotes del acuerdo marco*” que utiliza los siguientes argumentos:

“El objeto del contrato no se divide en lotes ya que se trata de una prestación única e indivisible desde un punto de vista técnico y funcional.

La prestación del servicio objeto de contratación deberá contar con una perfecta organización y coordinación de los medios tanto humanos como técnicos que intervienen en la prestación del mismo.

Esto solo puede garantizarse si el servicio lo realiza por una única entidad que disponga de los medios adecuados, de otra manera, podría comprometerse el nivel de calidad que exige la realización de los planes de transporte alternativos de transporte para los clientes de Renfe Viajeros. Además, de la inviabilidad organizativa de la constitución de varias sociedades participadas para desarrollar el objeto de la licitación”.

Los argumentos utilizados por la entidad contratante para justificar la no división en lotes, lo que vienen es a reproducir o prácticamente copiar las justificaciones para la no división en lotes expuestos en la letra b) del apartado 3 del artículo 52 del RDL 3/2020, que, tal

como están redactadas, se podrían aplicar a cualquier tipo de contrato, pero que en el informe del órgano del contrato no se particularizan con respecto al objeto del contrato y las prestaciones a desarrollar en el mismo. Por tanto, las razones dadas por el órgano de contratación en su informe no justifican, a juicio de este Tribunal, la no división en lotes que se pretende.

En este sentido, recordemos que el objeto del contrato tal como se describe en el apartado 1.2 del documento complementario de la licitación consiste en:

“1.2.- Objeto El objeto de la contratación supone la realización de las tareas necesarias para la ejecución de cada Plan de Transporte Alternativo (en adelante PAT) de Renfe Viajeros durante el periodo de duración del Acuerdo Marco. En este sentido el objeto de la contratación incluye, entre otras tareas, la de facilitar a los clientes de Renfe Viajeros un transporte alternativo por carretera, como consecuencia de cortes de vía y suspensión del tráfico ferroviario, bien por realización de obras en la infraestructura, bien por cualquier otra incidencia que afecte al tráfico ferroviario, tales como averías, incidencias técnicas, condiciones meteorológicas adversas, o cualquier otra causa que impida la prestación normal del servicio ferroviario”.

Se trata, en definitiva, de ofrecer un transporte alternativo por carretera, que se puede proyectar en distintos espacios en todo el territorio nacional, y que se ofrece a los pasajeros de RENFE VIAJEROS cuando por las razones que allí se exponen no pueden prestarse por el ferrocarril.

Por tanto, a falta de una justificación más detallada, que no está en los documentos que conforman el expediente y que no puede suplir el informe sobre el recurso, no encontramos obstáculo, a priori, para que el contrato pueda dividirse en lotes. Como hemos expuesto reiteradamente en nuestra doctrina, la justificación de la no división en lotes ha de hacerse con especial intensidad en contratos de “gran envergadura”, máxime, como es el caso, en el que se trata de un contrato de larga duración (10 años, con posibilidad de prórroga por cinco más).

En consecuencia, se estima este motivo del recurso.

Séptimo. Continúa el recurso esgrimiendo una serie de infracciones que presentan la nota común ambas suponen una vulneración del principio de competencia, restringiéndola indebidamente al producir un “cierre del mercado” artificial. Y ello ocurriría por los siguientes motivos:

- a) Como consecuencia del diseño de la licitación, que fija en el punto 1.5 del documento complementario un presupuesto base de licitación de 588.032.528,00 euros, y un valor estimado de 923.255.637,00 euros, lo que buscaría dar a las grandes empresas el servicio a licitar, infringiendo el artículo 132 LCSP.
- b) Por la desproporcionalidad en la que se incurriría, con infracción del artículo 74 LCSP, al exigir en el punto 3.2 una solvencia económica igual o superior a 75.000.000,00 euros, y una solvencia financiera, técnica, igual o superior a 35.000.000,00 euros, en el año de mayor ejecución, así como la propiedad de 500 autobuses, o 300 autobuses por una empresa si se incurre en UTE, y disponer capacidad operativa en las ubicaciones que se indican.

En relación con el diseño del objeto del contrato, así como los requisitos de solvencia a exigir a los licitadores, debemos recordar que son numerosas las resoluciones de este Tribunal en las que se ha pronunciado sobre la discrecionalidad de la que goza el órgano de contratación para la definición de estos elementos en la licitación.

Decíamos en la Resolución 379/2026, de 26 de febrero, *“Sobre esta base, se ha venido reconociendo reiteradamente que es el órgano de contratación el que, conocedor de las necesidades administrativas que demanda la Administración y conocedor también del mejor modo de satisfacerlas, debe configurar el objeto del contrato atendiendo a esos parámetros, sin que esta discrecionalidad en la conformación de la prestación a contratar pueda ser sustituida por la voluntad de las entidades licitadoras”*.

Del mismo modo nos pronunciábamos en la anterior resolución 242/2026, de 12 de febrero de 2026, sobre la discrecionalidad del órgano de contratación en la configuración general del contrato, donde citábamos la Resolución nº 246/2025 en la que se señala lo siguiente:

“En este ámbito, hay que partir de la reiterada doctrina de este Tribunal (reflejada, entre otras, en resoluciones tales como la 1586/2022 (Sección 1ª), de 22 de diciembre de 2022, la 1386/2022 y la 164/2024 (Sección 2ª) y las que en las mismas se citan), conforme a la cual la Administración dispone de un amplio margen de discrecionalidad a la hora de configurar el contrato que desea licitar, en cuanto a su objeto y requisitos técnicos de la prestación, atendiendo a lo que sea más conveniente para las necesidades públicas que debe satisfacer, así como a la eficiente utilización de los fondos públicos, debiendo respetarse dicho ámbito de decisión, salvo que con ello se establezcan condiciones arbitrarias o irracionales relativas al objeto del contrato que afecten a los principios de libre acceso a las licitaciones, igualdad y concurrencia”.

También citábamos en la resolución de 12 de febrero de 2026 la resolución 688/2024, en la que se indica:

“En nuestra Resolución nº 1630/2023 se afirma que: “El órgano de contratación dispone de un amplio margen de discrecionalidad para definir los requisitos técnicos de la prestación, en tanto es el que mejor conoce las necesidades que pretende cubrir y los medios de que dispone (Resoluciones 27/2022 de 20 de enero, 1270/2022, de 20 de octubre, y 1033/2023 de 28 de julio). Por ello, no resulta aceptable la pretensión de sustituir la voluntad de la Administración en cuanto a la configuración del objeto del contrato y a la manera de alcanzar la satisfacción de los fines que la Administración pretende con él (Resolución 1270/2022, de 20 de octubre)”.

En cuanto a la proporcionalidad, decíamos en nuestra resolución 1029/2022 de 7 de septiembre, recogida en la resolución 1570/2025, de 30 de octubre:

“Por tanto, como así se recoge en la LCSP y como expresamente reconoce el TJUE, en la Sentencia dictada en el asunto ‘Socchi di Frutta’, C-497/99P corresponde al órgano de contratación la determinación de los medios y documentos a través de los cuales deben los licitadores acreditar que cuentan con la solvencia suficiente para concurrir a la licitación de referencia, correspondiendo también a aquél establecer los valores mínimos a partir de los cuales se entiende acreditada la solvencia y ello porque, en el caso de no fijar tales

valores mínimos, la acreditación de la solvencia se convertiría en un mero formalismo que no garantizaría la correcta ejecución del contrato.

Así pues, los preceptos citados atribuyen al órgano contratación una facultad discrecional en orden a la determinación de los requisitos mínimos de solvencia a exigir en cada caso; facultad que deberá ser ejercitada con respeto a los límites establecidos por los mismos, sin que pueda admitirse una exigencia en tal sentido desproporcionada puesto que ello supondría una clara vulneración del principio de concurrencia; principio de proporcionalidad que requiere, en definitiva, que toda limitación de los derechos de quienes estén llamados a concurrir a una licitación pública tienda a la consecución de fines legítimos y sea cuantitativa y cualitativamente adecuada.

Y como tal potestad discrecional no es posible sustituir, en su correcto ejercicio, la elección que el órgano de contratación realice de entre las distintas soluciones amparadas por la norma de aplicación por ninguna otra, sin perjuicio de estar sometida a control jurisdiccional. Así pues, la determinación de los niveles mínimos de solvencia debe ser establecida por el órgano de contratación, si bien con un respeto absoluto al principio de proporcionalidad, de forma que no deberán exigirse niveles mínimos de solvencia que no observen la adecuada proporción con la complejidad técnica del contrato y con su dimensión económica, sin olvidarnos que los mismos deben estar vinculados al objeto del contrato, y además que se incluya en alguno de los medios de acreditación de la solvencia establecidos en la LCSP. Siendo preciso tener en cuenta que en este apartado de la licitación rige la máxima de abrir ésta al mayor número de licitadores posible, evitando, en todo caso, exigencias que puedan resultar restrictivas de la libre concurrencia o discriminatorias.

Ello es así, por cuanto conforme a los principios proclamados en el artículo 1 de la LCSP, ha de partirse del principio general de libre concurrencia que impera en la contratación pública que, tal y como expone la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 23 de 18 diciembre de 2009 (C-376-08), consiste en la garantía de la participación más amplia posible de licitadores, corolario de los principios de igualdad de trato y de transparencia. Los requisitos de solvencia deben observar la adecuada

proporcionalidad en relación con la complejidad técnica del contrato y con su dimensión económica, no pudiendo surtir efectos discriminatorios”.

Recientemente, en resolución 952/2026, de junio, nos pronunciábamos de manera concreta sobre esta cuestión del siguiente modo:

“Es doctrina de este Tribunal que la solvencia requerida por los pliegos debe estar vinculada al objeto del contrato y resultar proporcional al mismo (Resolución nº 168/2024 y las que en ella se citan) y la misma ha sido confirmada por nuestro Tribunal Supremo, que en sentencia nº 376/2022 de 25 de marzo de 2022 ha señalado: “Tiene razón por tanto la empresa recurrente en que dicho requisito (de solvencia) es contrario a derecho por infringir el artículo 62.2 del Texto Refundido de 2011 (hoy el 74.2 de la LCSP), que los requisitos de solvencia sean proporcionales al objeto del contrato. Asimismo, una exigencia desproporcionada que supone la exclusión injustificada de una licitación a empresas que están en condiciones técnicas de cumplir con las exigencias de un contrato público ha de reputarse contrario a los artículos 5.2 y 9.1 y 2.c) de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado”.

En la resolución número 1036, de 17 de junio de 2026, añadíamos los siguientes detalles sobre el requisito de proporcionalidad:

“La exigencia de solvencia técnica planteada en el PCAP debe, por tanto, ser evaluada a la luz del principio de proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad es un principio general del Derecho de la Unión Europea que, en el ámbito de la contratación pública, opera como límite a la discrecionalidad del poder adjudicador cuando este impone exigencias a los operadores económicos. Según su formulación en el Derecho europeo, el principio de proporcionalidad en sentido amplio se compone de tres subprincipios: adecuación o idoneidad, necesidad o indispensabilidad, y proporcionalidad en sentido estricto. Aplicado a la contratación pública, el Considerando 1 de la Directiva 2014/24/UE lo consagra expresamente entre los principios derivados del TFUE que deben regir toda adjudicación de contratos públicos.

El subprincipio de adecuación o idoneidad exige que la medida adoptada sea apta para alcanzar el fin legítimo perseguido. En el contexto de la solvencia técnica, esto significa que la exigencia debe guardar una conexión lógica y directa con las prestaciones que el contrato requiere: los órganos de contratación tienen un margen de discrecionalidad para fijar los requisitos de solvencia, pero siempre deben guiarse por los principios de proporcionalidad, vinculación al objeto y no discriminación, y las exigencias desproporcionadas o que confunden los requisitos de aptitud con los criterios de valoración pueden ser anuladas. El subprincipio de necesidad impone que, entre todas las medidas igualmente idóneas para garantizar la correcta ejecución del contrato, se escoja la menos restrictiva para la libre competencia. La doctrina administrativa consolidada sintetiza este doble requerimiento en la exigencia de que los requisitos de solvencia estén vinculados al objeto del contrato, sean proporcionados a dicho objeto y no resulten discriminatorios -en el sentido de ser tan exigentes que de facto solo determinadas empresas puedan cumplirlos sin que exista justificación suficiente para ello-. Finalmente, la proporcionalidad en sentido estricto exige ponderar si el beneficio que la exigencia reporta al interés público -garantizar la correcta ejecución del contrato- justifica el sacrificio que impone a la libre competencia, mandato que el TJUE ha concretado al declarar que el respeto del principio de proporcionalidad exige el examen y análisis de los hechos por parte del poder adjudicador, a fin de determinar si la relación entre la medida adoptada y el objetivo perseguido está realmente justificada en el caso concreto”.

Teniendo en cuenta la doctrina anterior, vemos que la crítica que se hace al Anuncio de licitación, y lo exigido por su documentación complementaria, engarza directamente con el objeto mismo del contrato, con su diseño y configuración, pero, de manera muy genérica y sin un fundamento sólido a efectos argumentativos, pues la crítica se exterioriza al cuestionar los importes del presupuesto base de licitación y al valor estimado a los que se atribuyen efectos discriminatorios por su alta cuantía, mas esta crítica al presupuesto o al valor estimado es aparente más que real, ya que los reclamantes no alegan una vulneración de los artículos 100 y 101 de la LCSP, o equivalentes del RD Ley 3/2020, que son los preceptos que de un modo específico regulan los requisitos que han de exigir ambos elementos de la contratación. Esto es, no se critica que el presupuesto base de licitación no sea adecuado a los precios de mercado, o que no respete el coste de los salarios de las personas que han de intervenir como empleadas en su ejecución. Tampoco

se ha hecho una crítica similar al valor estimado alegando que no se haya tenido en cuenta, a modo de ejemplo, los *“costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes, otros costes que se deriven de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial”*.

De la crítica que hace el recurso se deduce con claridad que las Asociaciones reclamantes discrepan, genéricamente, del diseño del contrato, que lo hubieran hecho de otro modo y con otros importes, pero, no se acredita con los datos estadísticos ofertados que exista un error en la confección del presupuesto o del valor estimado. Por tanto, se desestima esta alegación del recurso.

En cuanto a la impugnación de la solvencia requerida, por su falta de motivación y carácter desproporcionado, el artículo 55 del RDL 3/2020, dispone:

“Artículo 55. Exigencia de solvencia.

1. Los requisitos mínimos de solvencia que deben reunir los licitadores y candidatos, así como la documentación requerida para acreditar su cumplimiento, se indicarán en la convocatoria de licitación o, en el caso de que el medio de convocatoria de licitación sea un anuncio sobre la existencia de un sistema de clasificación, en la invitación a licitar o a negociar; y, en todo caso, en los pliegos de condiciones.

2. La solvencia económica y financiera y técnica o profesional podrán acreditarse, con carácter general, a través de los medios que se determinen por la entidad contratante de entre los establecidos en este real decreto-ley y en el capítulo II, título II, libro primero de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, incluida, en su caso, la posibilidad de exigir que el periodo medio de pago proveedores del empresario no supere el límite establecido de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87.1, letra c) segundo párrafo de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre. En todo caso, las entidades contratantes podrán admitir otros medios de prueba distintos siempre que estos sean válidamente admitidos en Derecho.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, cuando la entidad contratante sea un poder adjudicador la clasificación de los empresarios como contratista de obras o como contratista de servicios será exigible y surtirá efectos, para la acreditación de la solvencia

para contratar de estos últimos, en los casos y términos que establece el artículo 77, apartados 1 a 4 y el artículo 78 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre”.

Tal y como tiene declarado este Tribunal, la solvencia se refiere a los requisitos de idoneidad que debe poseer cualquier contratista para atender el objeto del contrato de una forma adecuada. Según dijimos en la resolución 1207/2025 de 3 de septiembre de 2025:

“Conviene, antes de abordar el análisis del precepto transcrito, considerar brevemente la exigencia de solvencia como requisito de aptitud para contratar con el sector público (cfr. artículo 65.1 de la LCSP). El artículo 74 de la LCSP (exigencia de solvencia) determina que:

‘Para celebrar contratos con el sector público los empresarios deberán acreditar estar en posesión de las condiciones mínimas de solvencia económica y financiera y profesional o técnica que se determinen por el órgano de contratación. Este requisito será sustituido por el de la clasificación, cuando esta sea exigible conforme a lo dispuesto en esta Ley’.

El alcance del significado del concepto de “solvencia” viene recogido en el artículo 58 de 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 (Directiva 2014/24 en adelante) que en su apartado 3º determina, en lo referido a la solvencia económica y financiera lo siguiente:

‘Con respecto a la solvencia económica y financiera, los poderes adjudicadores podrán imponer requisitos que garanticen que los operadores económicos poseen la capacidad económica y financiera necesaria para ejecutar el contrato. Con este fin, los poderes adjudicadores podrán exigir, en particular, que los operadores económicos tengan determinado volumen de negocios anual mínimo, y, en concreto, determinado volumen de negocios mínimo en el ámbito al que se refiera el contrato. Además, podrán exigir que los operadores económicos faciliten información sobre sus cuentas anuales que muestre la ratio, por ejemplo, entre activo y pasivo.

También podrán exigir un nivel adecuado de seguro de indemnización por riesgos profesionales. (...)’. Por lo que se refiere a la solvencia técnica y profesional (que la

Directiva, en su versión en español, denomina “capacidad técnica y profesional”), el apartado 4º señala: ‘Con respecto a la capacidad técnica y profesional, los poderes adjudicadores podrán imponer requisitos para asegurar que los operadores económicos poseen la experiencia y los recursos humanos y técnicos necesarios para ejecutar el contrato con un nivel adecuado de calidad.

Los poderes adjudicadores podrán exigir, en particular, que los operadores económicos tengan un nivel suficiente de experiencia demostrada mediante referencias adecuadas de contratos ejecutados en el pasado. Los poderes adjudicadores podrán suponer que un operador económico no posee las capacidades profesionales necesarias si han establecido que este tiene conflictos de interés pueden incidir negativamente en la ejecución del contrato’. En definitiva, la solvencia de un operador económico no es sino su capacidad de ejecutar el contrato en los términos establecidos en los pliegos. Los medios para acreditar la solvencia (cfr. artículos 86 a 91 de la LCSP), según la concreción que de los mismos haga el órgano de contratación (artículo 92 de la LCSP) constituyen, por lo tanto, indicios de esa capacidad”.

Su concreción corresponde a la entidad contratante, que ve amparada su decisión por la discrecionalidad técnica, pero que debe atenerse a los dos requisitos fundamentales que nuestra doctrina exige a estos requisitos: vinculación con el objeto del contrato y proporcionalidad. Como dijimos en la resolución 1029/2022 de 7 de septiembre, “*Por tanto, como así se recoge en la LCSP y como expresamente reconoce el TJUE, en la Sentencia dictada en el asunto “Succhi di Frutta”, C-497/99P corresponde a la entidad contratante la determinación de los medios y documentos a través de los cuales deben los licitadores acreditar que cuentan con la solvencia suficiente para concurrir a la licitación”.*

Los requisitos de solvencia económica y técnica exigidos en el caso examinado son los siguientes:

“3.2.1- Solvencia económica y financiera

La solvencia económica y financiera del empresario se acreditará aportando los siguientes documentos:

- *Declaración responsable sobre el volumen global de negocios del licitador que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años, deberá ser igual o superior a 75.000.000,00 €.*

El volumen de negocios global se acreditará por los candidatos con las cuentas anuales a los que aquellos se refieren.

Serán excluidos del proceso de selección aquellos candidatos cuyo volumen global de negocios sea inferior al exigido”.

3.2.2.- Solvencia técnica y profesional

La solvencia técnica o profesional en relación con los servicios objeto de la licitación, se acreditará mediante la aportación de:

- *Una relación de los principales servicios o trabajos realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del Acuerdo Marco en el curso de, como máximo los tres últimos años, en la que se indique el objeto, el importe, la fecha y el destinatario, público o privado de los mismos, y cuyo importe anual resultado de la suma de los importes de todos los contratos en el año de mayor ejecución (la suma se realizará de las anualidades del mismo año natural de todos los contratos) sea igual o superior a 35.000.000,00 €.*

Se indicarán los siguientes datos:

- *Fecha: Año de ejecución de los trabajos.*
- *Cliente: Entidad pública o privada para la que se ha realizado el servicio.*
- *Objeto: Breve descripción técnica del servicio que permita conocer su alcance.*
- *Duración: Duración del contrato en meses.*
- *Fecha inicio: Fecha de inicio del contrato.*
- *Fecha fin: Fecha fin del contrato.*

- Importe anual: Importe del contrato ejecutado en el ejercicio. Se considerará como tal el importe facturado en el ejercicio.

- Importe total: Importe total del contrato.

A los efectos de establecer la similitud de los trabajos realizados sólo se valorarán los contratos con empresas y entidades públicas que sean equiparables a los servicios relacionados con el objeto de la presente licitación, esto es: Servicios de transporte de viajeros por carretera mediante autobús.

Los servicios o trabajos efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público; cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por este o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario acompañado de los documentos obrantes en poder del mismo que acrediten la realización de la prestación.

Serán excluidos del proceso de selección aquellos candidatos cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea inferior al exigido.

- Una declaración responsable que demuestre la capacidad operativa del licitador entendida esta como el cumplimiento de lo siguiente:*

o Se exigirá que el licitador cuente con un mínimo de 500 autobuses en propiedad (de la empresa licitadora o de otras empresas sobre las que ostente el control, entendido como lo indica el artículo 42 del Código de Comercio).

En caso de que la oferta se presente como agrupación de empresas, al menos una de las empresas de la agrupación debe disponer de 300 autobuses en propiedad (de la empresa licitadora o de otras empresas sobre las que ostente el control, entendido como lo indica el artículo 42 del Código de Comercio).

La declaración responsable deberá contener la relación de los 500 autobuses en los que basa su solvencia indicando la matrícula y la empresa propietaria de cada uno de ellos.

La declaración responsable únicamente deberá contener la información relativa a los 500 autobuses, absteniéndose el solicitante de incluir ninguna información sobre autobuses adicionales.

La declaración responsable deberá acompañarse de la información que demuestre la titularidad de los autobuses reflejados en la misma.

o El licitador deberá disponer de capacidad operativa en las siguientes ubicaciones: Madrid, Barcelona, Comunidad Valenciana, al menos una de sus provincias, y, en Andalucía, al menos en una de las siguientes provincias: Sevilla, Málaga, Córdoba ó Granada.

La declaración responsable únicamente deberá contener el número de autobuses y la provincia al que están adscritos únicamente de las provincias de Madrid, Barcelona, 1 de las de la Comunidad Valenciana (a su elección) y 1 de las de Andalucía indicadas, absteniéndose el solicitante de incluir ninguna información adicional.

Serán excluidos del proceso de selección aquellos candidatos que no acrediten la disponibilidad de autobuses y capacidad operativa exigida en este apartado”.

Con lo anteriormente expuesto, se constata que las elevadas cifras exigidas tanto para la solvencia económica y financiera, como para la técnica, tienen como fundamento la existencia de un único lote del contrato (nos remitimos al respecto a lo que hemos expuesto en el fundamento jurídico octavo de esta resolución) y aunque formalmente se ajusten a los requisitos establecidos en los artículos 87 y 90 de la LCSP, supone, de facto, una restricción clara de la concurrencia, lo que exigiría para ser admitida una especial motivación y justificación que nos permita llegar a la conclusión que resultan proporcionados, pero no encontramos mínimamente dicha justificación en ninguno de los documentos que conforman el expediente de contratación.

Igual falta de justificación la encontramos en la exigencia como solvencia técnica de poseer en propiedad 500 autobuses en propiedad o de 300 si concurrente en UTE, o en la exigencia de que el licitador tenga capacidad operativa en Madrid, Barcelona, Comunidad Valenciana, al menos una de sus provincias, y, en Andalucía, al menos en una de las

siguientes provincias: Sevilla, Málaga, Córdoba o Granada, suponiendo, a priori, ambas obligaciones, una restricción severa de la concurrencia.

Todo ello, conduce a la estimación de este motivo del recurso.

En base a todo lo expuesto, procede la anulación de las cláusulas y extremos del PCAP que hemos estimado en esta resolución, con los efectos que se prevén en el artículo 57.2, lo que conllevará también la retroacción del procedimiento al momento anterior a la aprobación de los documentos impugnados.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar parcialmente las reclamaciones en materia de contratación interpuestas por D. A. T. T., en representación de la ASOCIACIÓN DIREBUS, D. P. V. F., en representación de la ASOCIACIÓN DIREBUS CASTELLÓN, y D. J. M. P. P., en representación de ASOCIACIÓN DIREBUS MURCIA contra el anuncio de licitación y el documento complementario que ha de regir la licitación del contrato del “*Acuerdo Marco de servicio de transporte alternativo por carretera*”, expediente 2026-00786, convocado por la DIRECCIÓN GENERAL DE RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A., en los términos indicados en el fundamento de derecho séptimo de la presente resolución.

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