



Recursos nº 666, 667,668 y 669/2026 C.A. Castilla-La Mancha nº 66, 67,68 y 69/2026

Resolución nº 1442/2026

Sección 2ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 16 de septiembre de 2026.

VISTO los recursos interpuestos por D. A.T.T., en representación de ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DIREBUS, contra los pliegos del procedimiento del *“Servicio de transporte escolar en vehículos de 10 o más plazas en las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo para los cursos escolares 2026-2027, 2027-2028 y 2028-2029”*, con expediente 2026/000821-AB-I, II, III y CR-1 convocado por la Secretaría General de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El 26 de marzo de 2026 se publicó en la Plataforma de Contratación del Sector Público el anuncio de licitación y los Pliegos del contrato arriba nominado.

El contrato se lleva a cabo de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP en adelante), y en las normas de desarrollo en materia de contratación.

Segundo. Del pliego de cláusulas administrativas particulares (en adelante, PCAP) caben destacar las siguientes cláusulas:



“ANEXO 1.

(...)

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (DESGLOSE DEL PRESUPUESTO EN EL ANEXO VI)... 31.773.847,35 euros

5. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO. REVISIÓN DE PRECIOS A tanto alzado. Precios unitarios referidos a componentes de la prestación, unidades de ejecución u otros:

(...)

X Precios unitarios, según el cuadro de máximos que figura como anexo VI al presente pliego.

(...)

REVISIÓN DE PRECIOS: X NO

19

“Fuera de los casos antes referidos, cuando la adaptación a las nuevas necesidades de las características de los Lotes/Rutas implique un aumento o disminución del precio del contrato, conllevará la tramitación del oportuno expediente de modificación contractual, a los efectos de los artículos 202 y ss. LCSP conforme a las siguientes circunstancias y con el siguiente alcance y condiciones:

-

Circunstancias:

1. Por variación del trayecto de la ruta inicialmente prevista que vaya a tener carácter permanente durante el curso contratado y que suponga variación de los kilómetros a realizar no incluidos en el mismo tramo a que se refiere el Anexo XIII PCAP.



2. Por variación del número de alumnos de la ruta, que vaya a tener carácter permanente durante el curso contratado y que dé lugar a un número de plazas necesarias no incluido en el mismo tramo a que se refiere el Anexo XIII PCAP.

3. La variación del calendario escolar que represente una variación del gasto superior al 10 por ciento del precio del contrato.

4. Por la variación de las expediciones inicialmente previstas y que represente una variación del gasto superior al 10 por ciento del precio del contrato.

-

Alcance:

Las modificaciones previstas podrán afectar a:

1. El vehículo necesario para cubrir el servicio, en función de su capacidad.

2. El precio.

3. Variación en el recorrido del itinerario, cuando represente una variación del gasto superior al 10 por ciento del precio del contrato.

-

Condiciones de la modificación:

Las modificaciones previstas en este apartado se realizarán atendiendo al precio de adjudicación del contrato, no al precio de licitación.

Cualquier modificación de la ruta implicará un nuevo recalcule del precio en función del cambio que se produzca, que en el supuesto de superar el 20% implicará la resolución del contrato.

Cuando la modificación implique la aplicación de un precio/día incluido en un tramo diferente a que se refiere el Anexo XIII PCAP, se procederá multiplicando dicho precio por el porcentaje de baja que el contratista ofertó en su día para la adjudicación del contrato, obteniéndose así el nuevo precio/día.

En su caso, las prórrogas se acordarán por el precio entonces vigente, permaneciendo inalterable las características del contrato durante el tiempo de duración de la prórroga, sin perjuicio de las modificaciones que se puedan introducir durante la prórroga de conformidad con lo aquí establecido (artículo 29.2 LCSP).

Las modificaciones del contrato podrán aprobarse por cada curso escolar y no por la totalidad del contrato si las necesidades del servicio lo requieren y no queda acreditada la necesidad de modificación para los cursos siguientes.

Porcentaje máximo del precio de adjudicación al que puede afectar (no > al 20%)

El porcentaje máximo de variación que podrá experimentar el precio del contrato, computado en cada curso, en ningún caso podrá superar el 20 % del

(...)

ANEXO VI. DESGLOSE DEL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN E INFORMACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES DE SUBROGACIÓN EN CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 130 DE LA LCSP.

ANEXO VI.A: DESGLOSE DEL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

Ante la actual situación, ante las demandas del sector y ante el riesgo de que nuestras necesidades de contratación no se ajustasen a los actuales costes de explotación, se ha encargado un estudio a una empresa especializada en el sector, para determinar la vigencia de las tarifas actuales, para ello se han estudiado las rutas de forma pormenorizada y se han calculado los márgenes implícitos de las mismas, mediante el cálculo de la diferencia porcentual entre el precio de licitación vigente y el coste calculado, partiendo de la estructura de costes del Observatorio de costes del transporte de viajeros

en autocar publicado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en su último informe disponible (N.º 43), publicado en octubre de 2025. En todas las rutas, se ha considerado un margen de beneficio mínimo del 10%.

Según se detalla en la memoria justificativa de establecimiento de precios de licitación, el margen medio es positivo y sustancial, lo que indica que, en promedio, los precios de licitación vigentes cubren holgadamente los costes calculados.

Los precios máximos a aplicar en los servicios de transporte regular de uso especial con origen o destino en un centro escolar en los nuevos procedimientos de contratación administrativa de rutas escolares, en función de los tramos kilométricos a realizar, serán los siguientes:

(...)

Y se detalla una tabla con 4 tramos según sea de hasta 30 km, más de 30-70 km., más de 70-100 km. O Km. Adicional; y según el número de plazas (10 -25 plazas, 26 -38 plazas, 39 – 55 plazas)

(...)

Dichos precios corresponden a una expedición de ida y vuelta. En las rutas de fin de semana la ida se corresponde al lunes y la vuelta al viernes siguiente.

Cuando por las características de las rutas estos precios deban ajustarse, en cuanto a mayor cantidad de expediciones, kilometrajes variables o cualquier otra necesidad que pueda afectar al cálculo del precio, se aplican las fórmulas que se indican para obtener un promedio del precio. De esta manera no se perjudica al licitador, ya que el precio final obtenido es el mismo que si se calcula cada día/mes de manera diferente y sin embargo se facilita el cálculo final del precio de licitación. Cualquier modificación de la ruta implicará un nuevo recálculo en función del cambio que se produzca, que en el supuesto de superar el 20% implicará la resolución del contrato”.



Tercero. Con fecha de 20 de abril de 2026 la recurrente presentó recurso especial en materia de contratación contra los pliegos que rigen la licitación, y solicita su anulación.

Cuarto. Previo requerimiento y traslado del recurso de la Secretaría General de este Tribunal al órgano de contratación, se recibió el expediente administrativo y el correspondiente informe sobre el recurso de aquél, quien interesa la desestimación del recurso

Quinto. La Secretaría General del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones, sin que ninguna haya hecho uso de este derecho.

Sexto. Por acuerdo de fecha 30 de abril de 2026 de la Secretaria General del Tribunal, por delegación de éste, quedó suspendido el procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP, de forma que según lo establecido en el artículo 57.3 del mismo cuerpo legal, será la resolución de los recursos la que acuerde el levantamiento de la medida adoptada 53 de la LCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) y el convenio suscrito el 25 de septiembre de 2024 entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha sobre atribución de competencias en materia de recursos contractuales (B.O.E. de 3 de octubre de 2024).

Segundo. Se acuerda la acumulación de los recursos números 666, 667, 668, y 669, al amparo de los artículos 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPACAP) y 13 del 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 (RPERMC),

por guardar identidad sustancial e íntima conexión, al tratarse en todos los casos del mismo contrato y ser el contenido del recurso y el acto impugnado idénticos.

Tercero. Se recurren los pliegos de un contrato de servicios, cuyo valor estimado excede de 100.000 euros. En consecuencia, el acto y el contrato son recurribles, conforme a los artículos 44.1.a) y 2 a) LCSP y 2 y 22 del RPERMC.

Cuarto. El recurso fue interpuesto ante este Tribunal dentro del plazo establecido al efecto en el artículo 50.1 b) de la LCSP, al no haber transcurrido los 15 días hábiles de plazo entre la fecha de publicación de los pliegos y la de presentación del recurso.

Quinto. El recurso fue interpuesto por persona legitimada para ello de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48.2 de la LCSP, conforme al cual:

“estarán también legitimadas para interponer este recurso, contra los actos susceptibles de ser recurridos, las organizaciones sindicales cuando de las actuaciones o decisiones recurribles pudiera deducirse fundadamente que estas implican que en el proceso de ejecución del contrato se incumplan por el empresario las obligaciones sociales o laborales respecto de los trabajadores que participen en la realización de la prestación. En todo caso se entenderá legitimada la organización empresarial sectorial representativa de los intereses afectados”.

La recurrente es una asociación reconocida del sector del transporte que en interés de sus asociados impugna el presupuesto base de licitación por considerarlo claramente insuficiente y fuera de mercado, por lo que procede reconocerle la legitimación exigida en el citado precepto.

Sexto. En lo que se refiere al fondo del asunto, la recurrente alega en primer lugar que el desglose del presupuesto de licitación recogido en los Pliegos es incorrecto al no ser adecuado a los precios de mercado, que se ha incumplido también la obligación de desglosar el presupuesto de licitación y que, además, existe una carencia de las adecuadas previsiones de revisión de precios/actualización que permitan su sostenibilidad durante los cursos 2026/2027, 2027/2028 y 2028/2029. Igualmente, impugna el presupuesto de

licitación, al defender que no se han tenido en cuenta los valores reales de mercado referentes a los precios del combustible, habida cuenta de la situación de encarecimiento del carburante por la crisis en oriente medio.

Séptimo. El órgano de contratación, en el informe sobre el recurso defiende la plena adecuación del presupuesto base de licitación a los precios del mercado y a la situación actual del tipo de transportes objeto del contrato. En este sentido, expone que ante las demandas del sector y ante el riesgo de que sus necesidades de contratación no se ajustasen a los actuales costes de explotación, se encargó un estudio a una empresa especializada en el sector, SIMA INGENIERÍA S.L. “*Servicios Integrales de Ingeniería Civil y Medio Ambiente*”. Añade que para determinar los costes unitarios base se tomó como referencia, al ser la oficial, los últimos publicados por el Observatorio de Costes del Transporte de viajeros por Carretera, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, y en concreto el Boletín nº 43, correspondiente a octubre de 2025. En base a todo los estudios, muestras y referencias se calcularon las tarifas, las cuales permiten obtener un margen mínimo de beneficio del 10% para todas las rutas licitadas, llegando en algún caso al 34%. Por otro lado, mantiene que en los contratos donde el precio se determina como precio unitario, como es el caso del que nos ocupa, el desglose del presupuesto habrá de ser por las unidades de precio, sin necesidad de desglosar costes directos, indirectos y otros. Añade que es acertada la elección de la determinación del precio en base a precios unitarios para este expediente, ya que éste es calculado en una forma admitida por la norma, que atiende y protege el interés público perseguido mediante el contrato y respeta el principio de concurrencia y además cumple la exigencia dirigida a evitar, por una parte, el perjuicio de los caudales públicos y, por otra, el perjuicio de los operadores económicos en caso de que por no ajustarse a precios de mercado, fuese insuficiente el presupuesto calculado para la correcta ejecución de las prestaciones contratadas. También afirma que el recurrente pretende que el órgano de contratación asegure la total sostenibilidad del contrato obviando así el principio de riesgo y ventura que rige en toda contratación pública y el cual solo quiebra, según jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo, ante situaciones excepcionales, las cuales no considera aplicables al presente supuesto, aunque se ha utilizado el resto de las herramientas de que dispone para garantizar la sostenibilidad o viabilidad del contrato en el tiempo, como son, los

modificados, y que precisamente tiene como finalidad garantizar tanto la continuidad como la sostenibilidad del mismo contrato, existiendo así mismo, otros mecanismos para el caso de que los modificados no fueran aplicables o suficientes, como la no prórroga del contrato, las modificaciones no previstas en el pliego. Asimismo, argumenta, en contra de las pretensiones del recurrente, que no cabe la revisión de precios, pues no estamos en ninguno de los supuestos previstos en el artículo 103 de la LCSP que, en todo caso, parte de la excepcionalidad de la aplicación de la revisión de precios a los contratos del sector público. Por último, defiende que el inicio de la actual guerra de Estados Unidos e Israel es un hecho posterior a la elaboración de los precios de licitación, por lo que no pudo tener cabida en ningún caso su consideración, aunque en todo caso el coste del combustible, a pesar de ser un coste significativo respecto de los costes kilométricos, entre el 65-75 %, solo suponen respecto a los costes totales imputables al servicio, un 14,07% de media nacional. Por ello defiende la desestimación del recurso.

Octavo. Antes de entrar en el fondo del asunto, hemos de precisar que se propone como medio de prueba y se aporta informe pericial de parte elaborado por D. L.G.C., Licenciado en Ciencias Económicas y Empresarias, según así se manifiesta, que no reúne los requisitos de un dictamen pericial, establecidos en el artículo 335 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, por lo que debe considerarse como documento privado de parte y se valora conforme a las reglas de la sana crítica.

Noveno. Nos corresponde abordar, en primer lugar, la censura del recurrente a la falta de desagregación del presupuesto base de licitación, en tanto, como luego se razonará, determina la solución que debemos dar a las alegaciones referidas a la inadecuación de aquel a los precios de mercado, específicamente en lo referido a los costes del combustible.

Para resolver la cuestión planteada debemos considerar, en primer lugar, lo dispuesto por el artículo 100.2 de la LCSP, según cuyo tenor (el subrayado es nuestro),

“En el momento de elaborarlo, los órganos de contratación cuidarán de que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado. A tal efecto, el presupuesto base de licitación se desglosará indicando en el pliego de cláusulas administrativas particulares o documento regulador de la licitación los costes directos e indirectos y otros

eventuales gastos calculados para su determinación. En los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución formen parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia”.

Invoca el órgano de contratación nuestra Resolución 1060/2021 de 2 de septiembre, de cuya lectura, y de las que en ella se citan, concluye que es doctrina de este Tribunal que resulta innecesario desglosar en todo caso los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos en que incurra el suministrador o el prestador del servicio, “(...) *en cuanto son innecesarios si se demandan por el órgano de contratación en la licitación en la forma de unidades a precio unitario, y no de prestaciones según costes de prestación*”. Tal conclusión no se ajusta a la doctrina del Tribunal, que considera innecesaria la desagregación de costes cuando el sector público demanda prestaciones ofrecidas en el mercado de manera indiferenciada (en cuyo caso existe un precio de mercado objetivo, que no requiere de ulteriores especificaciones), pero que mantiene la necesidad de esta desagregación, de conformidad con lo que exige el artículo 100.2 de la LCSP, cuando la prestación del servicio exige una dedicación específica de medios materiales y humanos que pueden ser cuantificados y valorados. Así lo hemos manifestado, por ejemplo, en la Resolución 1343/2024 de 25 de octubre (con doctrina que hemos reiterado en las Resoluciones 318/2025 de 3 de marzo, 1246/2025 de 11 de septiembre, 1636/2025 de 6 de noviembre o 617/2026 de 9 de abril),

“De la consideración conjunta de los preceptos referidos (artículos 100.2, 101.2 y 102.3 de la LCSP) podemos extraer dos ideas relevantes,

- La adecuada conformación del presupuesto base de licitación incide en que el precio del contrato sea adecuado para su efectivo cumplimiento. Como hemos dicho en varias ocasiones, la exigencia de que el cálculo del valor de las prestaciones se ajuste a precios de mercado opera no como un suelo sino como un techo, pues tiene por objeto garantizar que en la contratación exista un equilibrio entre las partes, así como la ausencia de enriquecimiento injusto, y la viabilidad de las prestaciones (Resoluciones 1263/2019, de 11 de noviembre, o 213/2022, de 17 de febrero).

- La LCSP no hace referencia en el artículo 100.2 a un precio de mercado, sino a «precios de mercado», lo que dota a la previsión legal de la adecuada flexibilidad para atender la rica casuística que supone, en este ámbito, la contratación de bienes y servicios por el sector público. La referencia a estos «precios de mercado», sin embargo, contemplada a la luz de los otros preceptos antes invocados, exige a nuestro juicio que el órgano de contratación conforme el presupuesto base de licitación a partir de costes que tengan un anclaje razonablemente objetivo. Dicho en otros términos, el nivel de desagregación de los costes del que debe partir el órgano de contratación ha de ser suficiente para conformar un presupuesto de licitación adecuado a los precios de mercado, esto es, adecuado para que, en las circunstancias vigentes, el eventual adjudicatario puede cubrir sus costes y obtener un beneficio.

Tenemos así que ese anclaje puede no requerir otro análisis que la referencia al mercado (será el caso de los bienes y servicios estandarizados ofertados de forma general al mercado y en los que la entidad contratante los pretende obtener en los mismos términos que el resto de demandantes) o un análisis más pormenorizado de sus costes cuando no existe tal estandarización. En definitiva, cuando la entidad contratante demanda un bien o servicio cuya provisión exige que el contratista deba dedicar medios materiales y humanos específicos, no se produce la nota de estandarización que permitiría recurrir al mercado para determinar su precio”.

El objeto del contrato licitado es, según se recoge en el cuadro de características, “(...) **EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN VEHÍCULOS DE 10 O MÁS PLAZAS** en las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo para los cursos escolares 2026-2027, 2027-2028 y 2028-2029”.

El servicio de transporte escolar contratado por una comunidad autónoma no puede catalogarse como un “servicio de mercado” en sentido estricto a los efectos de determinar el presupuesto base de licitación. Su prestación no se rige por los mecanismos autorreguladores de la oferta y la demanda, sino que exige una intervención administrativa previa que impone la ordenación singular y predeterminada de todos los medios productivos implicados -autobuses, conductores, combustible, seguros, mantenimiento

periódico y una planificación logística detallada de rutas y horarios escolares-, lo que dota a esta actividad de un carácter marcadamente instrumental y no fungible.

Precisamente por esta configuración a medida, el servicio resulta incomparable y no intercambiable con cualquier otro transporte de pasajeros del mercado abierto. La existencia de un mercado de transporte discrecional de viajeros en autocar no desvirtúa esta conclusión, pues lo relevante no es la existencia de operadores que compitan en el mercado, sino la ausencia de un precio de referencia externo, formado al margen de la licitación, que permita contrastar la oferta con un valor de mercado preexistente.

Examinado el expediente de contratación, constan en el mismo sendos informes, el primero, denominado “Memoria justificativa tarifas licitación transporte escolar en autocares”, suscrito el 20 de abril de 2026 por la Jefa de Servicio de Transporte Escolar, y el segundo, denominado “Memoria económica y justificativa”, suscrito por la funcionaria referida el 11 de marzo de 2026, en los que se exponen los precios diarios utilizados para la determinación del presupuesto base de licitación, pero no se desglosan. Especial interés tiene el primero de los informes referidos, en los que se invoca la existencia de un informe técnico encargado a una ingeniería especializada y se exponen sucintamente sus conclusiones, aunque, como se ha dicho, no se desglosan los costes que conforman las tarifas diarias utilizadas. Por lo que se refiere al PCAP, el cuadro de características se limita a consignar el presupuesto base de licitación (apartado 3) y el valor estimado (apartado 4). En el primero de los apartados referidos se consigna que el desglose del presupuesto base de licitación se recoge en el Anexo VI, que se limita a consignar el precio diario del servicio según las distancias a recorrer y el tipo de autobús requerido en cada ruta, y a calcular el importe de la retribución del contratista en función de las características de cada ruta. No hay en el PCAP referencia alguna explícita a las memorias antes consideradas, más allá de manifestar, en el referido Anexo VI, que *“(...) se ha encargado un estudio a una empresa especializada en el sector, para determinar la vigencia de las tarifas actuales, para ello se han estudiado las rutas de forma pormenorizada y se han calculado los márgenes implícitos de las mismas, mediante el cálculo de la diferencia porcentual entre el precio de licitación vigente y el coste calculado, partiendo de la estructura de costes del Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Transportes, Movilidad*

y Agenda Urbana en su último informe disponible (N.º 43), publicado en octubre de 2025. En todas las rutas, se ha considerado un margen de beneficio mínimo del 10%”.

Las memorias referidas constan publicadas en la PLACSP con fecha 26 de marzo de 2026. No así el informe técnico antes referido, que ha sido aportado por el órgano de contratación con el expediente administrativo.

Así las cosas, procede estimar el recurso en este punto. En efecto, el artículo 100.1 de la LCSP exige, según hemos visto anteriormente, que el desglose de los costes quede consignado en el PCAP, exigencia que, según hemos considerado, no ha sido cumplida.

La estimación del motivo nos impide considerar los argumentos del recurrente referidos a la inadecuación del presupuesto base de licitación a los precios de mercado. En efecto, el recurrente fundamenta este motivo en un informe técnico que estima los costes de prestación del servicio y, a partir de ellos, determina el presupuesto base de licitación. Es evidente que tal proceder (que en el fondo no pretende sino imponer al órgano de contratación sus propias estimaciones) no puede ser aceptado, pero también es obvio que el recurrente no ha podido poner en cuestión las estimaciones realizadas por el órgano de contratación (profusamente fundamentadas en el informe técnico encargado a la consultora externa), sencillamente, porque no ha podido tener conocimiento de ellas.

Décimo. Alega también el recurrente, de forma ciertamente equívoca, que los Pliegos no incorporan “mecanismos de revisión o actualización” de los precios del contrato.

El artículo 103.2 de la LCSP determina lo siguiente,

“Prevía justificación en el expediente y de conformidad con lo previsto en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, la revisión periódica y predeterminada de precios sólo se podrá llevar a cabo en los contratos de obra, en los contratos de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, en los contratos de suministro de energía y en aquellos otros contratos en los que el período de recuperación

de la inversión sea igual o superior a cinco años. Dicho período se calculará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto anteriormente citado”.

La duración del contrato no es superior a los tres años (se extiende a los cursos escolares 2026-2027, 2027-2028 y 2028-2029, según recoge el apartado 8 del cuadro de características). Faltando así el requisito contemplado en el artículo 103.2 de la LCSP para que resulte procedente la revisión de precios en contratos de servicios (que la duración del contrato sea superior a cinco años precisamente porque así lo exija el periodo de recuperación de las inversiones contempladas en el artículo 29.4 de la LCSP) no procede la revisión de precios, por lo que el motivo debe ser desestimado.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar parcialmente los recursos interpuestos por D. A.T.T., en representación de ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DIREBUS, contra los pliegos del procedimiento del *“Servicio de transporte escolar en vehículos de 10 o más plazas en las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo para los cursos escolares 2026-2027, 2027-2028 y 2028-2029”*, con expediente 2026/000821-AB-I, II, III y CR-1 convocado por la Secretaría General de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y anular los apartados 3 y 4 del cuadro de características del PCAP, por las razones expuestas en el Fundamento de Derecho Noveno. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 57.2 de la LCSP, la anulación de los apartados citados determina la anulación de los actos de aprobación del PCAP.

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 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1. letra k y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES