



Recurso nº 27, 30 y 37/2022 C. Valenciana 6, 8 y 12/2022

Resolución nº 228/2022

Sección 2ª

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

En Madrid, a 17 de febrero de 2022

VISTOS los recursos interpuestos por D. L.G.F., en nombre y representación de ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ALICANTE, ASOVAL, y D. J.S.R., en nombre y representación de FEDERACION PROVINCIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS contra el Pliego y el resto de los actos y documentos que rigen la licitación, y todos los actos administrativos que de ellos derivan, en los expedientes licitados por la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, sobre *“Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-211 ELX rodalies”*, expediente CMAYOR/2019/01Y29/57, *“Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-202 Les Marines-Alacant”*, expediente CMAYOR/2019/01Y29/80 y *“Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-302:Valencia-Alacant/Elx”*, expediente CMAYOR/2019/01Y29/86, este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Con fecha 17 de diciembre de 2021, se han publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público sendos anuncios de licitación del Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-211 ELX rodalies, expediente CMAYOR/2019/01Y29/57, con un valor estimado de 27.926.641,56 euros (17 de diciembre de 2021), Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-202 Les Marines-Alacant, expediente CMAYOR/2019/01Y29/80, con un valor estimado de 32.434.241,88 euros (17 de diciembre de 2021), y Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-302:VALENCIA-ALACANT/ELX,



expediente, CMAYOR/2019/01Y29/86, con un valor estimado de 25.671.995,40 euros (20 de diciembre de 2021).

Segundo. La ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ALICANTE, ASOVAL, y la FEDERACION PROVINCIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS interpusieron conjuntamente, con fecha 10 de enero del corriente, sendos recursos contra los Pliegos en los expedientes antes indicados.

Tercero. El órgano de contratación remitió sendos informes sobre los recursos interpuestos, conforme a lo previsto en el artículo 56.2 de la LCSP, planteando la inadmisibilidad del recurso, y subsidiariamente, instando su desestimación.

Cuarto. La Secretaría del Tribunal en sendas Resoluciones fecha 27 de enero de 2022 acordó la concesión de la medida provisional consistente en suspender 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 del recurso la que acuerde el levantamiento de la medida adoptada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. En la tramitación de estos recursos, se han observado todos los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por la vigente Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP) y por el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante, RPERMC).

Segundo. De acuerdo con 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 de este Tribunal se han acumulado los recursos interpuestos al apreciarse identidad sustancial entre los actos recurridos, y articularse idénticos motivos de impugnación en los recursos.



Tercero. En lo referido a la competencia de este Tribunal para resolver los recursos planteados, todos ellos en relación con contratos de Concesión de Transporte Público regular de viajeros, nos hemos pronunciado en nuestra reciente Resolución (Recurso 26/2022), en la que dijimos,

«Hemos de considerar, en primer lugar, si el contrato cuyos Pliegos son objeto del presente recurso está contenido entre los contemplados por el art. 44.1 de la LCSP.

Para ello debemos considerar la regulación de los contratos de transporte de viajeros tanto en el derecho de la Unión Europea como en nuestro derecho (sustancialmente tributario del primero).

a) Regulación del derecho de la Unión Europea.

La interpretación del art. 44.1 de la LCSP debe hacerse a la luz de lo dispuesto por la Directiva 89/665/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativa a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de los procedimientos de recurso en materia de adjudicación de los contratos públicos de suministros y de obras. De acuerdo con lo dispuesto por su art. 1,

La presente Directiva se aplica a los contratos a que se refiere la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo salvo que dichos contratos estén excluidos de conformidad con los artículos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17 y 37 de dicha Directiva.

La presente Directiva se aplica también a las concesiones adjudicadas por los poderes adjudicadores mencionados en la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, salvo que dichas concesiones se excluyan en virtud de los artículos 10, 11, 12, 17 y 25 de dicha Directiva.

A efectos de la presente Directiva, se entiende por “contratos” los contratos públicos, los acuerdos marco, las concesiones de obras públicas o de servicios y los sistemas dinámicos de adquisición.



En lo relativo a los contratos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/24/UE o de la Directiva 2014/23/UE, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas por los poderes adjudicadores puedan ser recurridas de manera eficaz y, en particular, lo más rápidamente posible, en las condiciones establecidas en los artículos 2 a 2 septies de la presente Directiva, cuando dichas decisiones hayan infringido el Derecho de la Unión en materia de contratación pública o las normas nacionales de incorporación de dicha normativa.

Por su parte, el art. 5.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo determina,

Los contratos de servicio público se adjudicarán de acuerdo con las normas establecidas en el presente Reglamento. Sin embargo, los contratos de servicios o los contratos de servicio público, tal que definidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, respecto de los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús o tranvía, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en dichas Directivas cuando dichos contratos no adopten la forma de contratos de concesión de servicios en la acepción de esas Directivas.

No se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 6 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse con arreglo a las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

El precepto transcrito debe ser considerado en relación con lo dispuesto por el art. 10.3 de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, que determina que,

La presente Directiva no se aplicará a las concesiones de servicios de transporte aéreo basados en la concesión de una licencia de explotación en el sentido del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, o relativos a servicios públicos de transporte de viajeros, en el sentido del Reglamento (CE) nº 1370/2007

El diferente régimen jurídico aplicable en la legislación europea a los contratos de servicios y a los contratos de concesión del servicio público de transporte de viajeros ha sido



recogido por la La STJUE de 28 de noviembre de 2018 (C-328/17 “Amt Azienda Trasporti e Mobilità y otros”), que señala,

Es cierto que, como sostiene el Gobierno italiano en sus observaciones escritas, la resolución de remisión no permite determinar con certeza si la licitación convocada por la Agencia tenía por objeto adjudicar una concesión de servicios de transporte o un contrato de servicio público. En el primer supuesto, el interés en ejercitar la acción de las demandantes en el litigio principal debería apreciarse a la luz del artículo 5, apartado 7, del Reglamento nº 1370/2007, mientras que, en el segundo supuesto, debería serlo atendiendo al artículo 1, apartado 3, de la Directiva 92/13.

b) Regulación en el derecho español.

De acuerdo con lo establecido por la Disposición Adicional Octava de la LCSP, en su apartado 1º,

La adjudicación de los contratos de las Administraciones Públicas que tengan por objeto alguna de las actividades enumeradas en el ámbito de aplicación objetiva de la legislación vigente sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, se regirá por la presente Ley, resultando de aplicación la mencionada legislación vigente únicamente para determinar que contratos tendrán la consideración de contratos sujetos a regulación armonizada.

La previsión señalada debe ponerse en relación con lo dispuesto por el art. 20.g) 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, que excluye de su regulación a los

Servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o en metro, así como las concesiones de servicios de transporte de viajeros, sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo.



Las exclusiones referidas deben matizarse, en lo que se refiere a las “concesiones de servicio de transporte de viajeros”, puesto que el Real Decreto-ley 3/2020, al vincular la exclusión a la aplicación del Reglamento 1370/2007 exige que consideremos su ámbito objetivo. De acuerdo con lo dispuesto por el art. 1.2 del referido Reglamento,

El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística (...).

Por su parte, el art. 2 define el “transporte público de viajeros” como “servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua”. Esta definición concuerda con la que el art. 67 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres hace de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general, que son “(...) los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado”.

La consideración conjunta de los preceptos transcritos permite concluir que los contratos de concesión de servicios de transporte público de viajeros de uso general no conforman el ámbito material del recurso especial en materia de contratación contemplado en el art. 44.1 de la LCSP.

Esta es la conclusión, por otro lado, alcanzada en nuestra Resolución 738/2017 de 5 de septiembre, posteriormente reiterada en las Resoluciones 842/2017 y 588/2018.

c) Contratos de concesión de servicios.

La aplicación de las conclusiones alcanzadas anteriormente sobre el ámbito material del recurso especial en materia de contratación al contrato objeto del presente recurso exige considerar cuando un contrato debe ser calificado como de concesión de servicios.

Como ya señalamos en la Resolución 738/2017 de 5 de septiembre, la calificación del contrato de concesión de servicios debe ajustarse a la definición del mismo contenido en el art. 5.1.b) de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de



febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DC en adelante), según el cual es,

(...) un contrato a título oneroso celebrado por escrito, en virtud del cual uno o más poderes o entidades adjudicadores confían la prestación y la gestión de servicios distintos de la ejecución de las obras contempladas en la letra a) a uno o más operadores económicos, cuya contrapartida es bien el derecho a explotar los servicios objeto del contrato únicamente, o este mismo derecho en conjunción con un pago

La adjudicación de las concesiones de obras o servicios implicará la transferencia al concesionario de un riesgo operacional en la explotación de dichas obras o servicios abarcando el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. Se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes que haya contraído para explotar las obras o los servicios que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos al concesionario supondrá una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable;

La definición del contrato de concesión de servicios contenido en la DC ha sido trasladado a nuestro derecho por el art. 15 de la LCSP, según el cual,

1. El contrato de concesión de servicios es aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

2. El derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados en el apartado cuarto del artículo anterior.

El riesgo operacional se regula el art. 14.4 de la LCSP, en los siguientes términos,



El derecho de explotación de las obras, a que se refiere el apartado primero de este artículo, deberá implicar la transferencia al concesionario de un riesgo operacional en la explotación de dichas obras abarcando el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. Se entiende por riesgo de demanda el que se debe a la demanda real de las obras o servicios objeto del contrato y riesgo de suministro el relativo al suministro de las obras o servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda.

Se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de las obras que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.

El concepto de riesgo operacional como elemento definidor de las concesiones ha sido elaborado por la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea. Sus conclusiones resumidas en los Considerandos 18 a 20 de la DC, pueden resumirse en los siguientes términos:

a) El riesgo operacional es un riesgo de naturaleza económica, vinculado a la explotación de la obra o servicio. Los riesgos de naturaleza financiera o técnica, aunque vinculados al primero, conforman lo que en nuestro derecho ha sido considerado el riesgo y ventura del contrato y, por tanto, su transferencia no califica al contrato como concesión.

b) Consustancial al riesgo operacional es “(...) la posibilidad de que no recupere las inversiones realizadas ni cubra los costes que haya sufragado para explotar las obras o los servicios adjudicados en condiciones normales de funcionamiento” (DC, § 18).

c) El riesgo operacional “(...) debe derivarse de factores que escapan al control de las partes. Los riesgos vinculados, por ejemplo, a la mala gestión, a los incumplimientos de contrato por parte del operador económico o a situaciones de fuerza mayor, no son determinantes a efectos de la clasificación como concesión, ya que tales riesgos son



inherentes a cualquier tipo de contrato, tanto si es un contrato público como si es una concesión” (DC, § 20).

d) Debe entenderse como “exposición a las incertidumbres del mercado”. Señala el § 20 de la DC,

Un riesgo operacional debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado, que puede consistir en un riesgo de demanda o en un riesgo de suministro, o bien en un riesgo de demanda y suministro. Debe entenderse por “riesgo de demanda” el que se debe a la demanda real de las obras o servicios objeto del contrato. Debe entenderse por “riesgo de oferta” el relativo al suministro de las obras o servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda. A efectos de la evaluación del riesgo operacional, puede tomarse en consideración, de manera coherente y uniforme, el valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario.

e) El hecho de que el riesgo sea limitado no impide que el contrato pueda considerarse una concesión (DC, § 19).

La conceptualización del contrato de concesión de servicios ha sido también abordada por el Tribunal Supremo (durante la vigencia del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público) que, en su Sentencia de 30 de mayo de 2019 (Roj STS 1795/2019) e invocando doctrina de este Tribunal, señala,

La distinción entre el contrato de gestión de servicios públicos, en su modalidad de concesión, y el contrato de servicios, es la forma de establecer la contrapartida para el contratista, si éste asume o no el riesgo de explotación. En reiteradas resoluciones del T.A.C.R.C., así las número 204/2013, 80/2013; 176, 172 y 116/2011, se ha razonado: “Las ideas fundamentales a través de las cuales la Jurisprudencia ha configurado la concesión de servicios se han condensado básicamente en la asunción del riesgo de explotación por parte del concesionario y ello ha llevado a la tantas veces mencionada Directiva a definirla como un contrato que presente las mismas características que el contrato público de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de la prestación de servicios consista, o



bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, o bien en dicho derecho acompañado de un precio (art. 1.4). Esta definición, sin embargo, debe ser completada con otras ideas básicas expresadas también por la Jurisprudencia: a) La atribución de la explotación del servicio al concesionario implica la asunción por éste del riesgo derivado de la misma. b) Aunque los destinatarios de la prestación objeto de la concesión de servicio público lo son de una forma natural los particulares como usuarios del mismo, sin embargo, no es requisito imprescindible para que la relación jurídica se califique como tal, que el pago por su uso sea realizado efectivamente por éstos. Por el contrario, no se desnaturaliza la concesión por el hecho de que el pago por la utilización del servicio corra a cargo de la entidad concedente (pago en la sombra), siempre que subsista la asunción de riesgo por el concesionario. c) La concesión servicios públicos comporta la transferencia al concesionario del servicio, sin perjuicio naturalmente de las potestades de policía que corresponden a la Administración concedente. Esta potestad organizativa es exigencia lógica de la propia asunción del riesgo de explotación, pues requiere dotar al concesionario de la libertad de organización necesaria para establecer el modo de llevar a cabo la explotación que le pueda resultar más acorde con su propia concepción de la empresa.»

Trasladando las reflexiones anteriores a los contratos objeto de los recursos, encontramos que,

1. Las cláusulas 7 (Retribución al concesionario) de los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares son idénticas, redactadas en los siguientes términos,

«El contratista será retribuido por la prestación del servicio licitado a través de los siguientes modos:

a) El derecho a explotar con exclusividad el servicio público de transporte objeto del contrato, obteniendo los ingresos económicos por la venta de los títulos de transporte a los usuarios del servicio de transporte, cuya tarifa no podrá superar las cuantías máximas aprobadas por la autoridad del transporte de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, tarifas máximas que se fijan inicialmente en el apartado H del Anexo I. No obstante, podrán establecerse tráficos compartidos con otros servicios, en los casos



permitidos por las normas sectoriales o por decisión de la Administración contratante por motivos de interés público, siempre que esta posibilidad se permita de forma expresa en el citado apartado H del Anexo I.

b) Las compensaciones económicas que, según determine el correspondiente PSP, corresponda abonar al concesionario por la realización de las obligaciones de servicio público. Su concreción se sujetará al procedimiento que expresamente determine en el apartado E del Anexo I del presente pliego. En ningún caso, la compensación podrá exceder del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos obtenidos por el operador de servicio público y la existencia de un beneficio razonable según valoración de la Administración contratante determinada en el PSP.

Los apartados E (Aspectos económicos) del Anexo I, cuya redacción es también idéntica, señalan,

Según lo dispuesto en el PSP, el cómputo total de los ingresos derivados de la venta de billetes a los usuarios o ingresos por tarifa al usuario (ITU) son suficientes para cubrir los costes del servicio (CS), por lo que, no se contempla una compensación de servicio público a cargo de la Administración en el PSP.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39 de la LMOV, el establecimiento de títulos de integración o la realización de campañas de utilización del transporte público (por ej. con motivo de la Semana Europea de la Movilidad) con incidencia en las tarifas establecidas en el contrato conllevará la fijación de una contraprestación la empresa contratista de manera que no se alteren las condiciones económicas del contrato, sin que ello, pueda suponer la minoración del riesgo operacional del contrato, por lo que, para dicho supuesto, se determinará el resultado (positivo o negativo) de la incidencia de la política tarifaria (DT).

Así pues, la retribución a percibir por el contratista (I) consistirá en los ingresos por tarifa al usuario (ITU) según lo dispuesto en el apartado H del presente anexo, y en su caso, la incidencia de la política tarifaria (DT).»



2. En los proyectos de servicio público (documento 13 del contrato CMAYOR/2019/01Y29/57, documento 14 del contrato CMAYOR/2019/01Y29/80 y documento 13 del contrato CMAYOR/2019/01Y29/86) se establecen (punto 8.2 en todos los proyectos de servicio público) los autobuses adscritos al servicio, cuyo coste, incluido el sistema de peaje y SAE, es el siguiente, pormenorizado por contrato:

Contrato	Precio adquisición vehículos	Precio adquisición sistema peaje y SAE	Total inversión
CMAYOR/2019/01Y29/57	3.416.667,82	252.000,00	3.668.667,82
CMAYOR/2019/01Y29/80	2.099.313,72	168.000,00	2.267.313,72
CMAYOR/2019/01Y29/86	1.758.531,66	126.000,00	1.884.531,66

Puede concluirse, de lo señalado, que los adjudicatarios de los contratos se verán expuestos de modo efectivo a las incertidumbres del mercado, puesto que la ejecución del contrato requiere, por un lado, una inversión relevante, y por otro, de los términos de la cláusula 7 antes transcrita se concluye que el adjudicatario no recibirá ayudas o garantías de ingresos por parte de la Administración. Sus ingresos, con los que deberá hacer frente a los costes del contrato, serán exclusivamente los que perciba de los usuarios del servicio. Estas consideraciones permiten concluir que la Administración transfiere sustancialmente el riesgo de demanda al adjudicatario del contrato.

Nos encontramos, por tanto, ante contratos de concesión de servicios en el ámbito del transporte regular de viajeros. Estos contratos, como se ha razonado anteriormente, están excluido de la LCSP, por lo que cabe concluir que, no estando incluido en el ámbito material del recurso especial en materia de contratación conformado por el art. 44.1 de la LCSP, este Tribunal no es competente para la Resolución de las controversias que se planteen en torno a ellos, sin perjuicio de que, conforme a lo dispuesto por el apartado 6º del referido precepto, puedan ser recurridos de conformidad con lo establecido por la Ley 39/2015 de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,



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

Primero. Inadmitir los recursos interpuestos por D. L.G.F., en nombre y representación de ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ALICANTE, ASOVAL, y D. J.S.R., en nombre y representación de FEDERACION PROVINCIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS contra el Pliego y el resto de los actos y documentos que rigen la licitación, y todos los actos administrativos que de ellos derivan, en los expedientes licitados por la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, sobre “*Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-211 ELX rodalies*”, expediente CMAYOR/2019/01Y29/57, “*Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús CV-202 Les Marines-Alacant*”, expediente CMAYOR/2019/01Y29/80 y “*Contrato Concesión de Transporte Público regular de viajeros mediante autobús Cv-302:Valencia-Alacant/Elx*”, expediente CMAYOR/2019/01Y29/86, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 55.a) de la LCSP.

Segundo. Levantar la suspensión de los procedimientos de contratación acordadas por este Tribunal con fecha 27 de en enero de 2022, de acuerdo con lo establecido en el art. 57.3 de la LCSP.

Tercero Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.