



Lehendakaria/Presidente

Juan Ramón Ciprián Ansoalde

Kidea/Vocal

M^a Aranzazu Arana Learte

Idazkari-Kidea/Vocal Secretaria

María Yeregui Hernández

Resolución 1/2021 ebazpena

Recurso 4/2018 errekurtsua

Bidaiarien herriarteko garraio erregularreko «Tolosa, N-1 eta Buruntzaldea eta Donostiako loturak» izeneko emakida kontratuaren baldintza agirien aurka (Diputatuen Kontseiluaren 2018ko uztailaren 24ko erabakiaz onartuak) COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIAN A TOLOSA SA enpresak (aurrerantzean TSST) aurkeztutako kontratazio arloko errekurtsu berezian, Kontratazio Alorreko Errekurtsoetarako Foru Auzitegi Administratiboa, gaurko egunean burututako saioan, gorago adierazi diren kideak bertan zirela, aho batez onartu du ondorengo erabakia

En el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA, S.A. (en adelante, TSST) contra los pliegos del contrato de la concesión del servicio público de transporte de viajeros interurbano denominada “Tolosa, N-1 y Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián”, aprobados por Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 24 de julio de 2018, el Tribunal Administrativo Foral de Recursos Contractuales, en sesión celebrada en el día de la fecha, con la asistencia de los miembros que arriba se expresan, ha adoptado por unanimidad el siguiente acuerdo.

AURREKARIAK

LEHENA.- 2018ko abuztuaren 27an Auzitegiaren erregistroan aurkeztutako idatziaren bidez, TSSTk kontratazio arloko errekurtsu berezia aurkeztu zuen ebazpen honen goiburukoan aipatzen diren baldintza agirien aurka.

BIGARRENA.- Hurrengo egunean, Auzitegiak ofizioa bidali zion Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari, errekurtsuaren kopia helaraziz, eta eskatuz espedientea bera eta errekurtsuari nahiz errekurtsuan eskatzen zen kautelazko neurriari buruzko txostena. Hori guztia irailaren 21ean sartu zen Auzitegiaren erregistroan.

HIRUGARRENA.- Auzitegi honek 2018ko urriaren 1ean emandako ebazpenaren bidez, eten egin zen kontratazio prozeduraren izapidetzea, proposamenak aurkezteko epearen amaieratik errekurtsu hau ebatzi arte.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Mediante escrito presentado en el registro del Tribunal el día 27 de agosto de 2018, TSST interpuso recurso especial en materia de contratación contra los pliegos referidos en el encabezamiento de esta resolución.

SEGUNDO.- Al día siguiente el Tribunal dirigió oficio al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio remitiéndole copia del recurso y reclamándole el expediente y el correspondiente informe acerca del recurso y de la medida cautelar que en él se solicitaba. Todo lo cual tuvo entrada en el registro del Tribunal el día 21 de septiembre.

TERCERO.- Mediante Resolución de este Tribunal de 1 de octubre de 2018 se suspendió la tramitación del procedimiento de contratación desde la finalización del plazo de presentación de proposiciones hasta que se resolviera el recurso.



LAUGARRENA.- Urriaren 15ean, data horretan amaitzen baitzen proposamenak aurkezteko epea, Auzitegi hau Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari zuzendu zitzaion, lizitazioa aurkeztu ziren lizitatuzaileen nortasunari buruzko informazioa eskatuz, errekurtsoaren berri emateko.

Eskaera horri erantzunez, departamentuak adierazi zuen lizitatuzaile hauek aurkeztu zituztela eskaintzak:

- TSST – LA HISPANO IGUALADINA – CUADRABUS.
- AUTOMÓVILES LA ALCOYANA S.A.
- TRANSITIA – NEX CONTINENTAL.
- TRANSPORTES PESA – PESA BIZKAIA.

BOSGARRENA.- Kontuan hartuta 9/2017 Legeak, azaroaren 8koak, Sektore Publikoko Kontratuak (SPKL), 56.3 artikuluan xedatutakoa, Auzitegiak errekurtsoaren berri eman zien lizitatuzaileei, eta bost egun balioduneko epea eman zien alegazioak aurkezteko.

Azaroaren 6an, TSST – LA HISPANO IGUALADINA – AUTOBUSES CUADRA enpresa elkarteko ordezkariak alegazioen idatzi bat aurkeztu zuen, errekurtsoa ezestea eskatuz, lizitazioaren baldintzak zuzenbidearen araberakoak direla ulertzen baitzuen.

SEIGARRENA.- Urtarrilaren 29ko 3/2019 Ebazpenez, Auzitegi honek errekurtsoa amaitutzat jo zuen baliogabe izateagatik eta esleipen-prozeduraren zuhurtziaz indargabe uztea kendu egin zuen.

ZAZPIGARRENA.- Ebazpen horren kontra, TSST-k 175/2019 administrazioarekiko auzien errekurtsoa ipini zuen, Euskadiko Justizia Auzitegi Nagusiak baietsi egin zuena 2020ko urriaren 2ko epaian, zeinak errekurritutako

CUARTO.- El 15 de octubre, fecha en la que finalizaba el plazo de presentación de proposiciones, el Tribunal se dirigió al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio en solicitud de información sobre la identidad de los licitadores que las hubieran presentado, a efectos de darles traslado del recurso.

En respuesta al requerimiento el departamento informó que habían presentado oferta los siguientes licitadores:

- TSST – LA HISPANO IGUALADINA – CUADRABUS.
- AUTOMÓVILES LA ALCOYANA S.A.
- TRANSITIA – NEX CONTINENTAL.
- TRANSPORTES PESA – PESA BIZKAIA.

QUINTO.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), el Tribunal dio traslado del recurso a los licitadores concediéndoles un plazo de cinco días hábiles para formular alegaciones.

El 6 de noviembre la representante de la agrupación TSST – LA HISPANO IGUALADINA – AUTOBUSES CUADRA presentó escrito de alegaciones en el que solicitaba la desestimación del recurso por entender que las condiciones de la licitación se ajustaban a Derecho.

SEXTO.- Por Resolución 3/2019, de 29 de enero, este Tribunal declaró terminado el recurso por desistimiento y levantó la suspensión cautelar del procedimiento de adjudicación.

SÉPTIMO.- Frente a dicha resolución TSST interpuso el recurso contencioso-administrativo 175/2019, el cual fue estimado por sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 2 de octubre de 2020, que anuló la resolución



ebazpena bertan behera utzi eta errekurtsoaren prozedura hura ebazteko errekurritutako egintzaren aurreko unera atzeratzeko agindu baitzuen.

ZORTZIGARRENA.- 2020ko abenduaren 9an Euskadiko Justizia Auzitegi Nagusiaren ofizioa jaso zen, jadanik irmoa zen epai horren lekukotza igorritz, betearazte aldera, ebazpen honen bidez egiten dena.

ZUZENBIDEZKO OINARRIAK

Errekurtsoaren onargarritasuna

LEHENA.- Errekurtso berezi hau zerbitzuen emakida kontratu baten baldintza agirien aurka jarri da, eta emakida kontratu horren balio zenbatetsia 211.420.802,08 euro da.

Beraz, errekurritutako agirien aurka kontratazio arloko errekurtso berezia jar daiteke, hala xedatzen baita SPKLren 44. artikulua 1.c) eta 2.a) apartatuetan.

Errekurtso horren berri izateko eskumena Auzitegi honi dagokio, irailaren 28ko kontratazio arloko errekurtsoetarako Foru Auzitegi Administratiboa sortu eta arautzeko 24/2010 Foru Dekretuaren 2.1 artikuluan esleitzen baitzaio.

BIGARRENA.- Errekurtsoa SPKLk 50.1.b) artikuluan aurreikusten duen hamabost egun balioduneko epearen barruan aurkeztu da, kontuan hartzen bada lizitazio iragarkia eta agiriak 2018ko abuztuaren 3an argitaratu zirela Gipuzkoako Foru Aldundiaren kontratatzailearen profilean, Euskadiko Kontratazio Publikoko Plataforman.

HIRUGARRENA.- Errekurtsogileak badu SPKLren 48. artikuluan eskatzen den legitimazioa errekurtso hau aurkezteko, bere xede soziala baita zerbitzuak ematea, eta zerbitzu horiek kontratuaren objektua osatzen duten prestazioak baitira; hori horrela, berme guztiekin parte hartu nahi du deitu den lizitazioan, errekurtsoaren

recurrída y ordenó retrotraer el procedimiento de recurso al momento anterior al acto recurrido para la resolución del mismo.

OCTAVO.- El 9 de diciembre de 2020 se recibió el oficio del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco remitiendo el testimonio de dicha sentencia, ya firme, para su cumplimiento, a lo cual se procede mediante la presente resolución.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Admisibilidad del recurso

PRIMERO.- Este recurso especial se interpone contra los pliegos de un contrato de concesión de servicios cuyo valor estimado asciende a 211.420.802,08 euros.

Por tanto, los pliegos recurridos son susceptibles de recurso especial en materia de contratación por así disponerlos los apartados 1.c) y 2.a) del artículo 44 LCSP.

La competencia para conocer del recurso corresponde a este Tribunal, al que le viene atribuida por el artículo 2.1 del Decreto Foral 24/2010, de 28 de septiembre, de creación y regulación del Tribunal Administrativo Foral de Recursos Contractuales.

SEGUNDO.- El recurso se ha interpuesto dentro del plazo de quince días hábiles previsto en el artículo 50.1.b) LCSP, si se tiene en cuenta que el anuncio de licitación y los pliegos se publicaron en el perfil de contratante de la Diputación Foral de Gipuzkoa, alojado en la Plataforma Contratación Pública en Euskadi, el día 3 de agosto de 2018.

TERCERO.- Concorre en la recurrente la legitimación exigida en el artículo 48 LCSP para interponer el presente recurso, pues se trata de una mercantil cuyo objeto social es prestar servicios que constituyen las prestaciones objeto del contrato, y, según afirma en el escrito de interposición, pretende concurrir con garantías a la



idatzian adierazten duenaren arabera.

Aurrekariak

LAUGARRENA.- Kontratazio espediente honen aurrekaria da Diputatuen Kontseiluak 2015eko urtarrilaren 27an onartutakoa, zeinaren objektua baitzen Tolosa, N-1, Buruntzaldea eta Donostiako loturak izeneko bidaiarien garraio publiko erregularreko zerbitzuak eskaintzeko emakida, erabakian bertan onartutako proiektuaren arabera. Horren lizitazio iragarkia urtarrilaren 28an argitaratu zen Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean.

Bi proposamen aurkeztu ziren: bat AUTOBUSES GARAYAR SA, HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA SA eta COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA SA enpresek elkarrekin aurkeztua, eta bestea NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU eta TRANSITIA SL enpresek aurkeztua.

Kontratua adjudikatu aurretik, Auzitegi honek martxoaren 23ko 5/2015 Ebazpena eman zuen. Ebazpen horren bidez baietsi egin zen AUTOBUSES BETOÑO SL enpresak jarritako kontratazio arloko 3/2015 errekurtsu berezia; hori horrela, indarrrik gabe utzi zen kontratuaren administrazio klausula partikularren agiriko karatulan linea erregularreko zerbitzuen prezioa balioesteko aurreikusten zen formula, eta, ondorioz, baita lizitazio prozedura osoa ere.

Ebazpen hura berretsi egin zuen Euskadiko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietarako Salak 2016ko urriaren 13an emandako epaiak, ezetsi egin baitzuen 280/2015 errekurtsu arrunta, AUTOBUSES GARAYAR SA, HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA SA eta COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA SA enpresek aurkeztua.

Donostialdea mendebaldeko hiru emakidak iraungita dauden arren, horien gehieneko indarraldia amaitu delako, bitartean, eta kontuan

licitación convocada.

Antecedentes

CUARTO.- El presente expediente de contratación tiene como antecedente el aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 27 de enero de 2015, que tenía por objeto la concesión del servicio público de transporte interurbano de viajeros denominada “Tolosa, N-1, Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián” con arreglo al proyecto aprobado por el propio acuerdo, cuyo anuncio de licitación fue publicado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa de 28 de enero.

Se presentaron dos proposiciones, una de ellas formulada conjuntamente por las empresas AUTOBUSES GARAYAR S.A., HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA S.A. y COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA S.A., y la otra por las empresas NEX CONTINENTAL HOLDINGS S.L.U. y TRANSITIA S.L.

Antes de que se procediera a la adjudicación del contrato, este Tribunal dictó Resolución 5/2015, de 23 de marzo, por la que, estimando el recurso especial en materia de contratación 3/2015 interpuesto por AUTOBUSES BETOÑO S.L., anuló la fórmula de valoración del precio de los servicios lineales regulares prevista en la carátula del pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato, y, por tanto, la totalidad del procedimiento de licitación.

Aquella resolución fue confirmada por sentencia dictada el 13 de octubre de 2016 por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, que desestimó el recurso ordinario 280/2015 interpuesto por AUTOBUSES GARAYAR S.A., HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA S.A. y COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA S.A.

Entre tanto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24.2 de la Ley del Parlamento Vasco 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros



hartuta Eusko Legebiltzarraren 4/2004 Legeak, martxoaren 18koak, Errepideko Bidaiari Garraioarenak, 24.2 artikuluan xedatutakoa, enpresa hauek jarraitu zuten emakida horietako bidaiarien herriarteko garraio zerbitzuak ematen:

* Pikoaga - Hernani - Donostia; Andoain - Urnieta - Donostia eta Andoain - Ospitaleak, AUTOBUSES GARAYAR SA enpresak.

* Hernani - Donostia, HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA SA enpresak.

* Zubieta - Lasarte-Oria - Donostia; Tolosa - Andoain - Lasarte-Oria - Donostia; Asteasu - Tolosa eta Asteasu - Donostia, COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA SA enpresak.

Izapide egokiak egin ondoren, Diputatuen Kontseiluaren 2018ko uztailaren 10eko erabakiaren bidez Tolosa, N-1, Buruntzaldea eta Donostiako loturak izeneko bidaiarien garraio publiko erregularreko zerbitzuak eskaintzeko emakida proiektu berria onartu zen. Proiektu horrek emakida bakarrean biltzen ditu lehengo hiru emakidetako zerbitzu guztiak.

Azkenik, Diputatuen Kontseiluaren 2018ko uztailaren 24ko erabakiaren bidez kontratuaren kontratazio espedientea, administrazio klausula partikularren agiria eta preskripzio teknikoen agiria onartu ziren, eta lizitazioa prozedura irekiaren bidez zabaltzea xedatu zen.

Baldintza agiri horien aurka, TSSTk kontratazio arloko errekurtso berezi hau jarri zuen, eta bertan eskatu zuen baldintza agirien erabateko deuseztasuna deklaratzeko edo, bestela, deuseztagarritasuna deklaratu, lizitazioa baliogabetu eta salatutako irregulartasunak izango ez dituen lizitazio berri bat abiaraztea.

por Carretera, los servicios de transporte interurbano de viajeros correspondientes a las tres concesiones existentes en la comarca Donostialdea Oeste, todas ellas extinguidas por haber expirado el plazo máximo de vigencia, seguían prestándose por los siguientes operadores:

* Servicios Pikoaga – Hernani - San Sebastián; Andoain – Urnieta - San Sebastián y Andoain - Ciudad Sanitaria, prestados por la empresa AUTOBUSES GARAYAR S.A.

* Servicios Hernani - San Sebastián, prestados por la empresa HIJOS DE ANTONIO AREIZAGA S.A.

* Servicios Zubieta - Lasarte-Oria - San Sebastián; Tolosa – Andoain - Lasarte-Oria - San Sebastián; Asteasu - Tolosa y Asteasu – San Sebastián, prestados por la empresa COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A TOLOSA S.A.

Previos los trámites oportunos, por acuerdo de 10 de julio de 2018 el Consejo de Gobierno Foral aprobó el nuevo proyecto de la concesión del servicio público de transporte interurbano de viajeros denominada “Tolosa, N-1 y Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián”, que viene a integrar en una sola los servicios comprendidos en las tres antiguas concesiones.

Finalmente, por acuerdo de 24 de julio de 2018 el Consejo de Gobierno Foral aprobó el expediente de contratación, los pliegos de cláusulas administrativas particulares y los de prescripciones técnicas del contrato, y dispuso la apertura de la licitación por el procedimiento abierto.

Frente a los pliegos TSST interpuso el presente recurso especial en materia de contratación con la pretensión de que se declare la nulidad de pleno derecho de los mismos o, subsidiariamente, su anulabilidad, se deje sin efecto la licitación y se inicie una nueva en la que no existan las irregularidades denunciadas.



Baldintza agirien aurkako errekurtoa jarri du, baita ere, ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS) elkarteak; errekurto hori (6/2018) ezetsi egin zuen 2019ko urtarrilaren 18ko 2/2019 Ebazpenak.

También los recurrió la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS), cuyo recurso 6/2018 fue desestimado por Resolución 2/2019, de 18 de enero.

Gatazkaren planteamendua

BOSGARRENA.- TSSTk aurkaratze arrazoi hauek adierazi ditu:

- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1370/2007 Erregelamendua, 2007ko urriaren 23koak, trenbide eta errepide bidezko bidaiaren garraio publikoko zerbitzuei buruzkoak, 7. artikuluan xedatutakoa urratzen da, lizitazio iragarkia ez baita epe barruan argitaratu Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean.

- SPKLren 99.3 artikulua urratzen da, kontratua lotetan ez banatzea ez dagoelako arrazoituta.

-SPKLren 74 eta 116.4 artikulua urratzen dira, eskatzen den kaudimen ekonomiko eta finantzarioa arrazoitu gabea eta neurritz kanpoko delira irizten baitu.

-2001eko urriaren 12ko 1098/2001 Errege Dekretuak onartutako Herri Administrazioen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorreko 24. artikulua urratzen da, taldean parte hartzen duten enpresen kaudimena haztatzeke erabiltzen den moduagatik.

-SPKLren 145.5 artikulua urratzen da, proposamen ekonomikoak balioesteko modua akastuna delako.

-SPKLren 145.5 artikulua urratzen da, lizitatuzaileek aurkeztuko dituzten eskaintza ekonomikoak aurreikusgarriak direlako, eskaintzen balioespenean asetasun irizpidea ezartzen baita.

- SPKLren 145.4. artikulua urratzen da, proposamen ekonomikoak balioesteko irizpidea

Planteamiento de la controversia

QUINTO.- TSST aduce los siguientes motivos de impugnación:

- Vulneración del artículo 7 del Reglamento 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, debido a la ausencia de publicación en plazo del anuncio de licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

- Vulneración del artículo 99.3 LCSP por falta de motivación de la no división del contrato en lotes.

- Vulneración de los artículos 74 y 116.4 LCSP por considerar injustificada y desproporcionada la solvencia económica y financiera exigida.

- Vulneración del artículo 24 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por la forma en que se pondera la solvencia de las empresas que concurran en agrupación.

- Vulneración del artículo 145.5 LCSP por la defectuosa forma de valoración de las propuestas económicas.

- Vulneración del artículo 145.5 LCSP por la previsibilidad de las ofertas económicas a presentar por los licitadores, al establecerse un criterio de saciedad en la valoración de las mismas.

- Vulneración del artículo 145.4 LCSP por defectuosa precisión del criterio de valoración de



zehatza ez delako.

-SPKLren 106 artikulua, behin-behineko bermea eskatzea ez dagoelako arrazoituta.

-SPKLren 204 artikulua, kontratuaren aldaketetarako aurreikusitako muga ez delako betetzen.

-SPKLren 130 artikulua, subrogatu behar diren langileei aplikatzekoa zaien hitzarmena ez delako adierazten.

-SPKLren 214 artikulua, kontratuaren lagapenerako eskatzen diren baldintzak ez direlako ondo zehazten.

-Preskripzio teknikoaren agiriko 27 eta 28.4 klausuletan ez da jaso eskaintza bat aurkezteko beharrezkoa den informazioa.

-Preskripzio teknikoaren agiria ez da zuzena, erregaitan aurreztutakoa kostuen egituran bi aldiz egozterakoan.

-Preskripzio teknikoaren agiria ez da zuzena, kostuen egitura eta instalazio finko propioak amortizatzearen ondorioak konfiguratzekoan.

SEIGARRENA.- Departamentuko idazkari teknikoak eta Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuko buruak txosten bana egin dute; bertan aurkaratze arrazoi guzti-guztiak aztertzen dituzte, eta errekurtsoa ezestea eskatu dute.

Errekurtso hau eta AVITRANSEk aurkeztutakoa lizitazioan eskaintza aurkeztu zuten lau lizitatzaillei helarazi ondoren, alegazioak aurkeztu dituen bakarra TSST errekurtsogileak LA HISPANO IGUALADINA eta AUTOBUSES CUADRAREkin batera osatzen duen enpresa elkarte da hain zuzen.

Alegazioan dio, hasteko, «*enpresa elkarte honek, entitate kolektibo gisa eta elkarteko kideen posizio partikularra alde batera utzita, lizitazioa arautzen duten baldintza agirien aurka jarri diren errekurtsoen kontra*

las propuestas económicas.

- Vulneración del artículo 106 LCSP por falta de motivación de la exigencia de una garantía provisional.

- Vulneración del artículo 204 LCSP por incumplimiento del límite legal previsto para las modificaciones del contrato.

- Vulneración del artículo 130 LCSP por falta de indicación del convenio colectivo aplicable al personal a subrogar.

- Vulneración del artículo 214 LCSP por incorrecta precisión de los requisitos exigidos para la cesión del contrato.

- Ausencia en las cláusulas 27 y 28.4 del pliego de prescripciones técnicas de la información necesaria para presentar una oferta.

- Corrección del pliego de prescripciones técnicas al imputar dos veces el ahorro de combustible en la estructura de costes.

- Corrección del pliego de prescripciones técnicas al configurar la estructura de costes y las consecuencias de amortizar instalaciones fijas propias.

SEXTO.- En sendos informes del Secretario Técnico del departamento y de la Jefa del Servicio de Movilidad y Transporte se examinan todos y cada uno de los motivos de impugnación y se solicita su desestimación.

Trasladado el recurso y el interpuesto por AVITRANS a los cuatro licitadores que habían presentado oferta, la única que formuló alegaciones fue, precisamente, la agrupación de la que, junto con LA HISPANO IGUALADINA y AUTOBUSES CUADRA, forma parte la recurrente TSST.

Empieza señalando que “*esta agrupación empresarial, como entidad colectiva y más allá de la posición particular de sus miembros, se posiciona en contra de los recursos interpuestos contra los pliegos rectores de la licitación*”.



agertzen dela». Jarraitzen du esanez «TSST – LA HISPANO IGUALADINA – CUADRABUS enpresa elkarteak proposamen lehiakor bat egin ahal izan duela, eta espero duela lizitazioa berrabiarazi eta behar bezala gauzatu ahal izatea».

Ondoren, errekurtsoaren zioak baztertzeko arrazoiak eman ondoren, enpresa elkartearen idatzia amaitzen da esanez «4/2008 errekurtsoak oinarritzat hartzen dituen arrazoietatik batek ere ez duela justifikatzen lizitazioa prestatzerakoan erabili ziren terminoak zuzenbidearen araberrakoak ez direnik, eta aplikatzekoa den araudi sektoriala nahiz sektore publikoko kontratuen arloan indarrean dagoen legedia betetzen ez direnik. Hori horrela, enpresa elkarte honen iritziz ezetsi egin behar dira erabat prozesu honetan aurkeztu diren errekurtso bereziak (...), lizitazioa prestatzeko kontuan hartu ziren baldintzek betetzen baitituzte lizitazioetan parte hartzeko askatasunaren printzipioa eta lehiakideen arteko diskriminaziorik ezaren eta tratu-berdintasunaren printzipioa; eta bermatzen baitute Buruntzaldea eskualdean herriarteko mugikortasun zerbitzuak kontratatzeko dirufuntsak efizientziaz erabiliko direla, lehia askea babestuz eta ekonomiaren aldetik onuragarriena den eskaintza hautatuz».

Azkenik, idatzian eskatzen da ezetsi daitezela errekurtsoak, «berretsiz zuzenbidearen araberrako baldintzetan gauzatu dela lizitazioa».

Lizitazioa alde aurretik EBAO aldizkarian iragartzeari buruzkoa

ZAZPIGARRENA.- Aurkatzearen lehen arrazoiaren errekurtsogileak alegatzen duenez, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 zenbakidun Erregelamenduko (CE) 7.2. artikuluan, bidaiariak trenbidez eta errepidez garraiatzeko zerbitzu publikoei buruzkoan, eta Kontseiluaren 1191/69 eta 1107/70 zenbakidun Erregelamenduak (CEE) indargabetzekoan, aurretiko iragarkia EBAO aldizkarian gutxienez lizitazioaren prozedura abiatu baino urtebete lehenago argitaratzeko eskakizuna urratu egin da; bere ustez, hori lizitazioaren baliogabetasunari dagokion akatsa da, SPKLko 39. artikuluan eta Herri Administrazioen Administrazioaren Jardunbide Erkideei buruzko urriaren 1eko 39/2015 Legeko 47. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritz.

Añade que “la agrupación TSST – LA HISPANO IGUALADINA – CUADRABUS ha podido elaborar una proposición competitiva y confía que la licitación pueda reanudarse y sustanciarse debidamente”.

A continuación, después de razonar su rechazo de los distintos motivos del recurso, el escrito de la agrupación concluye diciendo que “ninguno de los motivos en los que se fundamenta el recurso 4/2018 permite llegar a considerar que los términos en los que se preparó la licitación no se ajusten perfectamente a Derecho y que cumplan tanto la normativa sectorial aplicable como la normativa de contratación del sector público en vigor. Así las cosas, en opinión de esta agrupación empresarial procede que se desestimen íntegramente los recursos especiales interpuestos (...), dado que las condiciones en las que quedó conformada la licitación se ajustan a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores y asegura una eficiente utilización de los fondos destinados a la prestación del servicio de movilidad interurbana en la comarca de Buruntzaldea, salvaguardando la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa”.

Por último, en el suplico del escrito se solicita la desestimación de los recursos, “confirmando que las condiciones en las que se ha acabado sustanciando la licitación se ajustan a Derecho”.

Sobre el anuncio previo de la licitación en el DOUE

SÉPTIMO.- En el primer motivo de impugnación la recurrente alega que se ha vulnerado la exigencia de publicar en el DOUE, con al menos un año de antelación al inicio del procedimiento de la licitación, el anuncio previo al que se refiere el artículo 7.2 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; lo que constituye, en su opinión, un vicio de nulidad de la licitación, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 39 LCSP y 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



Aipatu Erregelamenduko 7.2. artikuluan xedatzen denez:

“2. Eskumeneko agintaritzak bakoitzak dagozkion neurriak hartuko ditu, Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean gutxienez datu hauek argitara daitezzen, beranduenera lizitazioaren prozedura hasi baino urtebete lehenago edo esleipen zuzena baino urtebete lehenago:

- a) eskumeneko agintaritzaren izena eta datuak;*
- b) aintzatetsitako esleipen mota;*
- c) esleipenarekin lotuta egon daitezkeen zerbitzuak eta lurraldeak.*

Eskumeneko agintaritzek informazio hori ez argitaratzearen alde egin dezakete zerbitzu publikoko kontratu baten xedea urtean, gutxienez, bidaiaren garraiorako zerbitzu publikoko 50.000 kilometro ematea denean.

Informazioan aldaketak egingo balira argitaratu eta gero, eskumeneko agintaritzak zuzenketa bat argitaratuko du lehenbailehen. Zuzenketa hori esleipen zuzenaren edo lizitazioaren hasierako egunaren kalterik gabe ulertzen da.

Atal honetan ez da aplikatuko 5. artikuluko 5. atalean xedatzen dena”.

Manu horretan xedatutakoa betez, 2014ko maiatzaren 23an EBAO aldizkarian Buruntzaldeako eskualdean (Donostialdea mendebaldea) errepide bidezko bidaiarien hiriarteko garraiorako zerbitzu publiko erregularra eta erabilera orokorrekoa kudeatzeko kontratuaren aurretiko informazioaren iragarkia argitaratu zen.

Kontratu honen objektua da «Tolosa, N-1, Buruntzaldea eta Donostiako loturak» izeneko bidaiarien garraio publikoko zerbitzuen emakida, Diputatuen Kontseiluaren 2018ko uztailaren 10eko erabakiaz onartutako ustiapen proiektuaren arabera (uztailaren 24ko Gipuzkoako Aldizkari Ofiziala). Proiektu hori preskripzio teknikoen agiriko I. eranskinean jaso zen.

Bada, emakida honen lizitazioari eta aipatu iragarkiari dagokienez, ustiapen-proiektuan zera adierazten da, justifikatzeko memoriaren 1.3.1. atalean:

“...Gipuzkoako emakiden maparen berrantolaketa 2015ean

El artículo 7.2 del citado Reglamento dispone:

“2. Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el Diario Oficial de la Unión Europea los datos siguientes, como mínimo:

- a) nombre y datos de la autoridad competente;*
- b) tipo de adjudicación considerado;*
- c) servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación.*

Las autoridades competentes podrán optar por no publicar esta información cuando un contrato de servicio público tenga por objeto la prestación anual de menos de 50.000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En caso de que la información sufriera cambios después de su publicación, la autoridad competente publicará una rectificación lo antes posible. Esta rectificación se entiende sin perjuicio de la fecha de inicio de la adjudicación directa o de la licitación.

Este apartado no se aplicará a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5”.

En cumplimiento de lo dispuesto en ese precepto, el 23 de mayo de 2014 se publicó en el DOUE el anuncio de información previa del contrato de gestión del servicio público regular y de uso general de transporte interurbano de viajeros por carretera de la comarca de Buruntzaldea (Donostialdea oeste), con indicación de los datos exigidos por el Reglamento.

El presente contrato tiene por objeto la concesión del servicio público de transporte interurbano de viajeros denominada “Tolosa, N-1 y Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián”, de acuerdo con el proyecto de explotación aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 10 de julio de 2018 (Boletín Oficial de Gipuzkoa de 24 de julio), que figura incorporado como anexo I al pliego de prescripciones técnicas.

Pues bien, en relación a la licitación de esta concesión y al citado anuncio, el proyecto de explotación señala lo siguiente en el apartado 1.3.1 de la memoria justificativa:

“...la reordenación del mapa concesional en Gipuzkoa



zehir emakida berriak esleituta amaitu zen. Haatik, Buruntzaldeako emakida honen kasuan, haren esleipen-prozeduran zehir izandako gorabeheren ondorioz, prozesu hura ezin izan zen arrakastaz amaitu. Hori dela eta, egun berrantolatzeko prozesua berrabiatu da zerbitzuaren aurreproiektu hau eratuz.

concluyó mediante la adjudicación de las nuevas concesiones durante el año 2015. Sin embargo, en el caso de la presente concesión de Buruntzaldea, debido a circunstancias acontecidas durante el procedimiento de adjudicación de la misma, dicho proceso no pudo concluir con éxito, razón por la que actualmente se ha reanudado el proceso de reordenación a través de la elaboración del presente anteproyecto de servicio.

(...)

(...)

Arauzko ikuspegi juridikotik lizitazio-prozedura berria, zentzu zabalean, zerbitzuaren aurreproiektua eratuz hasten da, nahiz zerbitzuari buruzko iragarkia Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean argitaratzeko bidaliz, trenbide eta errepide bidezko bidaiaren garraiorako zerbitzu publikoei buruzko 1370/2007 Erregelamenduko (CE) 7.2. artikulua aplikatuz, Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean argitaratzea eskatzen duena, eta halaxe egin zen 2014ko maiatzaren 23an. Igorritako datuak aldatu ez direnez, aitzitik, aurreproiektu honek, ikuspegi teknikitik, zerbitzua berrantolatzeko prozesua berrabiatzea suposatzen duenez, adierazitako manuan aipatutakoan oinarrituta, egindako iragarkiaren birtualtasuna mantendu egin da".

Desde el punto de vista jurídico normativo el nuevo procedimiento licitatorio, en sentido amplio, comienza a través de la elaboración del anteproyecto de servicio, así como el envío del anuncio relativo al servicio para su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, en aplicación del artículo 7.2 del Reglamento (CE) 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que exige publicar en el Diario Oficial de la Unión Europea, lo que se efectuó con fecha 23 de mayo de 2014. Toda vez que los datos remitidos no se han modificado, sino que el presente anteproyecto, desde el punto de vista técnico, supone la reanudación del proceso de reordenación del servicio, en base a lo marcado en el precepto señalado, se ha mantenido la virtualidad del anuncio realizado".

Aurretiko informazioaren iragarkia lizitazio honetako datuekin alderatu ondoren ondorioztatzen denez, 1370/2007 Erregelamenduko (CE) 7.2. artikulua araber gutxienez argitaratu behar diren datuak ez dira aldatu, izan ere, lizitaziorako eskumeneko agintaritzak Gipuzkoako Foru Aldundiak izaten jarraitzen du, esleipen motak irekia izaten jarraitzen du eta lotuta egon daitezkeen zerbitzu eta lurraldeak berdina izaten jarraitzen dute.

De la comparación del anuncio de información previa con los datos de la presente licitación se desprende, efectivamente, que no han cambiado los datos que como mínimo han de ser publicados según el artículo 7.2 del Reglamento (CE) nº 1370/2007, pues la autoridad competente para la licitación sigue siendo la Diputación Foral de Gipuzkoa, el tipo de adjudicación sigue siendo el abierto y el servicio y los territorios potencialmente afectados siguen siendo los mismos.

Iragarki hartan argitaratutako beste zenbait datu aldatu egin dira, baina ez dira derrigorrez argitaratzeko datuak.

Han cambiado otros datos publicados en aquel anuncio, pero no se trata de datos de obligada publicación.

Horren ondorioz, derrigorrez argitaratzeko iragarkiaren gutxieneko edukia berdin mantentzen denez, egintza eta izapideak mantentzeko printzipioa aplikatuz (Herri Administrazioen Administrazio Prozedura Erkideari buruzko urriaren 1eko 39/2015 Legeko 51. artikulua), ez da aintzatesten iragarki hura baliogabea izan zenik, esleipen-prozedura baliogabetzean, errekurtsogileak adierazten duen eran.

En consecuencia, al mantenerse igual el contenido mínimo del anuncio sujeto a publicación preceptiva no cabe considerar, en aplicación del principio de conservación de actos y trámites (artículo 51 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas), que ese anuncio resultó nulo al anularse el procedimiento de adjudicación, como sostiene la recurrente.



Iragarkiak, aldi berean, lizitazioaren prozedura hasi baino beranduenera urtebete lehenago argitaratzearen betekizuna betetzen du. Prozedura hau hasi baino lau urte lehenago argitaratzeak ez dio inolako kalte edo babes faltarik eragin errekurtsogileari, izan ere, saileko txostenak oroitazten duenez, kontratu honen ustiapen-proiektuan berrantolatutako hiru emakidetako baten operadore izaten jarraitzen du, eta hastapenetik izan du espedientearen izapidearen berri.

Horregatik guztiagatik, aurkatzeko lehendabiziko arrazoi hau ezetsi egin behar da.

Lotetan ez banatzeari buruz

ZORTZIGARRENA.- Errekurtsogileak SPKLren 99.3. artikulua urratu egin dela alegatu du, kontratua lotetan ez banatzea arrazoitu ez izanagatik eta, bere ustez, lotetan ez banatzea eragozpena da enpresa txiki eta ertainek lizitazioan parte hartzeko aukera izan dezaten, era berean, SPKLren 1.3. artikuluan ezarritakoa urratzen delarik.

Auzitegi honek aurkatzeko arrazoi hori bera aztertu ahal izan zuen urtarrilaren 18ko 2/2019 Ebazpenean, AVITRANS enpresak ipinitako 6/2018 errekurtsu berezian emana kontratazioa arloan. Horrenbestez, hartako zazpigarren zuzenbidezko oinarrian aipaturikoa errepikatzen dugu.

Izan ere, SPKLren 99.3 artikulua arabera, kontratuaren izaerak edo objektuak horretarako bidea ematen duten guztietan, atal guztiak modu independentean gauza daitezela aurreikusi beharko da, sortaka zatituta, salbu eta hori horrela ez egiteko arrazoi egokiak daudenean – espedientearen behar bezala zehaztu beharko dira–. Artikulu horretan jarraitzen du esanez, nolahi ere, eta kontratuaren objektua sortaka ez zatitzea justifikatzeko, baleko arrazoitzat joko dela kontratuaren objektuan jasotako prestazioak modu independentean emateak zailtasunak ekartzea kontratua ikuspuntu teknikitik zuzen egikaritu dadin; edo kontratua zuzen ez egikaritzeko arriskua etortzea haren objektuaren izaeratik,

El anuncio cumple igualmente el requisito de haberse publicado, a más tardar, un año antes del inicio del procedimiento de licitación. El hecho de haberse publicado cuatro años antes del inicio de este procedimiento no ha causado ningún perjuicio o indefensión a la recurrente, pues, como recuerda el informe del departamento, continúa siendo la operadora de una de las tres concesiones reordenadas en el proyecto de explotación del presente contrato, y ha estado informada desde el principio de la tramitación del expediente.

Por todo ello, este primer motivo de impugnación debe ser desestimado.

Sobre la no división en lotes

OCTAVO.- La recurrente alega la vulneración del artículo 99.3 LCSP por no haberse motivado la no división en lotes del contrato, y considera que la falta de división en lotes es un obstáculo a la participación de las pequeñas y medianas empresas en la licitación, vulnerándose asimismo lo establecido en el artículo 1.3 LCSP.

Este Tribunal ya tuvo ocasión de analizar este mismo motivo de impugnación en la Resolución 2/2019, de 18 de enero, dictada en el recurso especial en materia de contratación 6/2018 interpuesto por AVITRANS, por lo que reiteraremos lo dicho en su fundamento de derecho séptimo.

El artículo 99.3 LCSP dispone que 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, a menos que existan motivos válidos debidamente justificados en el expediente. Y añade que en todo caso, a efectos de justificar la no división en lotes del objeto del contrato, se considerará motivo válido el hecho de que la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el mismo dificultaría la correcta ejecución del contrato desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución proceda de la naturaleza del objeto del contrato, al implicar la



zeren eta berekin baitakar prestazioak emateko koordinatu beharra eta hori ezinezko gerta baitaiteke sortaka zatitzearen eta hainbat kontratistaren artean gauzatzearen ondorioz. Bi egoera horiek, kasuan-kasuan, behar bezala justifikatu beharko dira espedientean.

Bereziki zerbitzu emakidako kontratuentzat, SPKLko 285.1.a) artikulua ezartzen du baldintza agiriak kontratuaren objektua definitzeko dutela, eta, atalak sortatan banatuta, atal haietako bakoitza bere aldetik gauzatu ahal izatea aurreikusi beharko dutela, prestazioaren eraginkortasuna murriztu gabe, 99.3 artikuluan xedatutakoari jarraituz, konkurrentzia libre sustatzeko xedez.

Aurrean esan dugun bezala, kontratu honen objektua da «Tolosa, N-1, Buruntzaldea eta Donostiako loturak» izeneko bidaiarien garraio publikoko zerbitzuen emakida, Diputatuen Kontseiluaren 2018ko uztailaren 10eko erabakiaz onartutako ustiapen proiektuaren arabera. Proiektu hori preskripzio teknikoan agiriko I. eranskinean jaso zen.

Ustiapen proiektuaren justifikazio memoriako 1.2 apartatuak, «Gipuzkoako kontzesio-mapa berrantolatzea», honela dio:

«Ustiapen Plan honetan proiektatzen den zerbitzuaren berrantolatzea testuinguruan jarri behar da, Gipuzkoako kontzesio-maparen berrantolaketa globalaren bitartez.

Une honetan, amaitu gabe dagoen berrantolaketan —honen bitartez Gipuzkoako kontzesio-mapa berria osatuko da— Buruntzaldean eta Donostiarekin egiten dituzten konexioetan zerbitzua eskaintzen duten kontzesioak barne hartzen dira. Berrantolaketa hori ezin izan zen behar bezala amaitu, aurrerago adieraziko dugun esleipen-prozeduran zehar izandako gertakarien ondorioz.

Hortaz, zerbitzu mota honen erabiltzaile potentzialak diren herritarrengan eragin handiena duten alderdiak lantzea da helburua. Zehazki, proiektatutako berrantolaketan funtsezko bi alderdi nabarmentzen dira: zerbitzuen analisi tekniko operatiboa eta Mugi sistemaren bitartez tarifaintegrazioa gauzatzea.

(...)

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; extremos ambos que deberán ser, en su caso, justificados debidamente en el expediente.

En particular, para el contrato de concesión de servicios el artículo 285.1.a) LCSP establece que los pliegos definirán el objeto del contrato, debiendo prever la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, sin merma de la eficacia de la prestación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 99.3, con la finalidad de promover la libre competencia.

Como ya se ha señalado, el objeto de este contrato es la concesión del servicio público de transporte interurbano de viajeros denominada “Tolosa, N-1 y Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián”, de acuerdo con el proyecto de explotación aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 10 de julio de 2018, que figura incorporado como anexo I al pliego de prescripciones técnicas.

En el apartado 1.2 de la memoria justificativa del proyecto de explotación, titulado “Reordenación del mapa concesional de Gipuzkoa”, puede leerse lo siguiente:

“Es necesario contextualizar la reordenación del servicio que se proyecta en este Plan de Explotación con la reordenación global del mapa concesional de Gipuzkoa.

En estos momentos la reordenación pendiente, y con la que se completará el nuevo mapa concesional de Gipuzkoa, es la que incluye las concesiones que prestan servicio en Buruntzaldea y en sus conexiones con San Sebastián, que por cuestiones acontecidas durante el procedimiento de adjudicación que se indican más adelante no pudo concluir con éxito.

Así, se trata de abordar aquellos aspectos que más incidencia presentan en la ciudadanía que son los potenciales usuarios de este tipo de servicios. En concreto, destacan dos aspectos fundamentales en la reordenación proyectada: el análisis técnico operativo de los servicios y la materialización de la integración tarifaria a través del sistema Mugi.

(...)



Azken batean, zerbitzuaren berrantolaketa honen eta eskaintzaren arrazionalizazioaren bitartez, honako hau lortu nahi da: zerbitzuen koordinazio hobea —zerbitzu horiek linea diferenteen artean autobus-aldaketak eta konexioak egitea uzten dutenean—, trafiko-debekuak ezabatzea, eta garraio-operadore bakar batean bitartekoak hobeto antolatzea. Horrek zerbitzuak eskaintzeko kostuak murriztea ekarriko du, lineen artean errekurtsoak aldatuz eta partekatuz, eta zerbitzuaren kalitatea hobetuko da.»

Eta memoria horretan bertan, 1.3.2 apartatuan, «Zerbitzuaren hobekuntza», honela dio:

«Zerbitzuak gaur egungo hiru kontzesioak bakar batean biltzen ditu, ezaugarri mistoekin, eta Tolosarako eta N-1 errepideko korridoreko hiriarteko zerbitzuekin. Horretaz gain, Buruntzaldeko esparru metropolitarran ere eskaintzen du zerbitzua, Urumeako korridorean barrena.

Gaur egungo hiru kontzesioen antzinatasuna dela eta, orain arte egin diren aldaketak, aurretik zeudenei gaineratutako zerbitzu esperimentalak izan dira. Horregatik, ezin izan dira beharrezko zerbitzu-optimizazioak egin. Aitzitik, zerbitzu esperimental horiei esker, hauen onarpena eta inguru horretan dagoen eskaera baloratu ahal izan ditugu.

Buruntzaldean kontzesio bakar bat sortzeak esparru horretan bidaiarien trafiko-debekuak ezabatzen ditu eta, baliabideak esleitzean, malgutasun handiagoa ahalbidetzen du eta, segur aski, operazioan kostuko ekonomia handiagoak.

Oro har, kontzesio-sistema berria mugikortasun, eraginkortasun eta oreka ekonomikoko irizpideak kontuan hartuz diseinatu da. Proiektatzen den zerbitzuaren bitartez, gaur egun dauden erlazio nagusiak mantendu nahi dira; halaber, zerbitzuaren maila globala hobetu nahi da, ildo diferenteak koordinatuz, bidaia-denborak murriztuz eta ibilbideak hobetuz. Era berean, zerbitzuaren denborazko funtzionaltasuna hobetu nahi da, ordutegiak herritarren beharretara egokituz eta eskaintza eskarira egokituz bidaiari kopuru txikiagoko ordu-tarteetan; eta azkenik, erlazio intermodalak hobetu nahi dira —bereziki trenbide-sistemekin—.»

Zerbitzuaren berrantolaketa honen justifikazioari eta aurreko hiru emakidak bakar batean sartzeari dagokienez, TSST barne hartzen duen taldeak nabarmentzen du ustiapen-proiektua informazio publikora eraman zenean hark aurkeztu zituen alegazioetan ez duela horri buruzko iruzkinik egin.

En definitiva a través de la presente reordenación del servicio y racionalización de la oferta se trata de lograr una mejora de la coordinación de los servicios en el caso en el que los mismos permitan transbordos y conexiones entre distintas líneas, la eliminación de prohibiciones de tráfico, así como la mejor y más eficiente organización de los recursos en una sola operadora de transporte, que redunde en la reducción del coste de prestación de servicios de forma que se puedan trasvasar y compartir recursos entre líneas, todo lo cual redundará en una mejora de la calidad del servicio”.

Y en el apartado 1.3.2 de la propia memoria, titulado “Mejora del servicio”, se dice:

“El servicio integra las tres concesiones actuales en una sola con características mixtas, servicios interurbanos a Tolosa y el corredor de la N-1 pero también sirviendo al ámbito metropolitano de Buruntzaldea, por el corredor del Urumea.

Debido a la antigüedad de las tres concesiones actuales, las modificaciones que hasta ahora se han venido realizando han consistido en servicios experimentales realizados de forma adicional a los ya existentes, no pudiendo por ello realizar las optimizaciones de servicio necesarias. Por el contrario, estos servicios experimentales nos han permitido valorar su aceptación y la demanda existente.

La creación de una concesión única en Buruntzaldea elimina las prohibiciones de tráfico en el ámbito y permite una mayor flexibilidad en la asignación de recursos y, posiblemente, mayores economías de coste en la operación.

En general, el nuevo sistema concesional se ha diseñado atendiendo a criterios de movilidad, operatividad y de equilibrio económico. A través del servicio que se proyecta se pretende mantener las principales relaciones actualmente existentes; mejorar el nivel global del servicio, coordinando las distintas líneas, reduciendo tiempos de recorrido y mejorando itinerarios. Igualmente se busca optimizar la funcionalidad temporal del servicio adecuándose los horarios a las necesidades de la población y adaptando la oferta a la demanda en las franjas horarias de menor número de viajeros; y finalmente, mejorar las relaciones intermodales -especialmente con los sistemas ferroviarios-”.

En relación con la justificación de esta reordenación del servicio y de la integración de las tres concesiones anteriores en una sola, la agrupación de la que forma parte TSST pone de relieve el hecho de que en las alegaciones que ésta presentó cuando el proyecto de explotación fue sometido a información pública no formuló



reproche alguno a este respecto.

Kontratazio-espedientea onartu aurretiko Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuaren txostenak, 2018ko uztailaren 16koak, era berean, lotetan ez banatu izana justifikatzen du, eduki honekin:

“Bestalde, kontratua lotetan ez banatzea ez da egokitzat ikusten, izan ere, ustiapen-unitateak trafikoko debekuak baztertu egiten ditu lineen artean eta zerbitzuen aldaketa eta koordinazioak erraztu egiten ditu, kudeaketa ekonomiko eta efizienteagoa ahalbidetuz”.

Hori ikusita, kontratua sortatan ez banatzea, Auzitegiaren iritziz, behar bezala justifikatuta dago espedientean. Horregatik, errekurrizko arrazoi hau ere ezetsi egin behar da.

Kaudimen ekonomiko eta finantzarioari buruz

BEDERATZIGARRENA.- Errekurtsogileak alegatzen duenez, eskatzen den kaudimen ekonomiko eta finantzarioak SPKLren 74.2, 116.4 eta 1 artikulua urratu egiten ditu, neurriz gainekoa eta arrazoitu gabea delako eta parte-hartze askearen printzipioa mugatzea dakarrelako.

Aurkatzeko arrazoi horixe bera alegatu zuen AVITRANS enpresak 6/2018 errekurtsu berezian, Auzitegi honek ezetsi zuena urtarrilaren 18ko 2/2019 Ebazpenean, zeinaren bosgarren zuzenbidezko oinarriari helduko baitiogu.

Kontratuaren administrazio klausula partikularren agiriko (AKPA) ezaugarrien taulako 11.1 apartatuan xedatzen da kaudimen ekonomiko eta finantzarioa egiaztatuko dela azken hiru urteetako urteko negozio bolumenaren bidez. Nahikoa jotzen da bolumen handieneko urteko negozio zifra 10.000.000 euro edo gehiagokoa izatea. Enpresa-talde batek aurkeztutako proposamena denean, urteko negozio bolumena ateratzeko batu egingo dira taldeko enpresek lortutako fakturazioak, betiere sozietateetako bakoitzak enpresa esleipendunean izango duen partaidetzaren arabera haztatuta.

El informe del Servicio de Movilidad y Transporte previo a la aprobación del expediente de contratación, de 16 de julio de 2018, también justifica la no división en lotes del siguiente modo:

“Por otra parte, se considera que no procede la fragmentación del contrato en lotes porque la unidad de explotación elimina las prohibiciones de tráfico entre líneas y facilita los transbordos y coordinaciones de servicios, posibilitándose una gestión más económica y eficiente”.

En suma, la no división del contrato en lotes está, a juicio de este Tribunal, debidamente justificada en el expediente, por lo que este motivo del recurso también ha de ser desestimado.

Sobre la solvencia económica y financiera

NOVENO.- La recurrente alega que la solvencia económica y financiera exigida vulnera los artículos 74.2, 116.4 y 1 LCSP porque resulta desproporcionada, inmotivada y constituye una limitación al principio de libre competencia.

Idéntico motivo de impugnación fue alegado por AVITRANS en el recurso especial 6/2018 y desestimado por este Tribunal en la Resolución 2/2019, de 18 de enero, a cuyo fundamento de derecho quinto vamos a remitirnos.

El apartado 11.1 del cuadro de características del pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato (PCAP) dispone que la solvencia económica y financiera se acreditará mediante el volumen anual de negocios durante los últimos tres años. Se considerará suficiente que la cifra de negocios del año de mayor volumen sea igual o superior a 10.000.000 euros. Cuando se trate de una propuesta presentada por una agrupación de empresas, el volumen anual de negocios se obtendrá por el sumatorio de las distintas facturaciones obtenidas por las empresas agrupadas, ponderadas por la participación que ostentará cada una de las sociedades en la empresa adjudicataria.



Errekurtsogilea ez dago ados baldintza horrekin, negozio zifra horrek ia hirukoiztu egiten baitu aurreko lizitazioan ezarritakoa (2015eko urtarrilaren 28ko Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratua), horretarako arrazoirik gabe, eta, horrek eragotzi egiten du aurreko lizitazioko adjudikaziodunek parte hartu ahal izatea; izan ere, baldintza hori ezingo lukete bete, ez bereizita ezta enpresen aldi baterako enpresa batasuna eratzeko konpromisoa hartuta ere, eta horrek, errekurtsogilearen iritziz, argi uzten du baldintza horren neurrigabekeria.

SPKLren 74. artikulua araberak, sektore publikoarekin kontratuak egin ahal izateko, enpresaburuek gutxieneko baldintzak bete beharko dituzte kontratazio organoak ezarritako kaudimen ekonomiko eta finantzarioari gaitasun profesional edo teknikoari dagokienez. Baldintza horiek lizitazio iragarkian adieraziko dira, eta kontratuaren baldintza agirian zehaztu; helburuari lotuak eta proportzionalak izan behar dute.

Kontratazio organoak erabakitzen duenean kaudimen ekonomiko eta finantzarioa enpresaburuaren urteko negozio bolumenaren bidez egiaztatu behar dela -kasu honetan bezalaxe-, SPKLren 87.1.a) artikulua ezartzen du urteko gutxieneko negozio bolumena ez dela kontratuaren balio zenbatetsiaren bat eta erdi halako baino handiagoa izango.

Kontratazio Alorreko Errekurtsoetarako Auzitegi Administratibo Zentralak behin eta berriz eman du 2018ko maiatzaren 11ko 464/2018 10eko 319/2015 Ebazpenean jasotako doktrina:

"Azken buruan, Auzitegiak behin eta berriz eman du doktrina bera (16/2012 Ebazpena, urtarrilaren 13koa; 132/2013 Ebazpena, maiatzaren 11koa; 212/2013 Ebazpena, ekainaren 5koa; eta 502/2013 Ebazpena, azaroaren 14koa): kaudimen-betekizunak klausulen agirian eta lizitazioaren iragarkian agertu behar dira, zehatzak izan behar dira, kontratuaren xedearekin eta zenbatekoarekin lotura izan behar dute eta ezin dute eragin diskriminatzailerik izan, (abenduaren 19ko Administrazio Kontratazioko Kontsulta Batzordea) eta ezingo da diskriminatzailezat jo lizitatuak batzuek ezarritako baldintzak betetzea eta beste batzuek, ez; gainera,

La recurrente objeta esta exigencia alegando que esa cifra de negocios casi triplica la fijada en la anterior licitación publicada en el Boletín Oficial de Gipuzkoa de 28 de enero de 2015, y que lo hace sin justificación alguna y limitando con ello la participación de los adjudicatarios de la anterior licitación, porque no podrían cumplirla ni por separado ni bajo el compromiso de constituir una unión temporal de empresas, lo que evidenciaría, a su juicio, la desproporción del requisito.

A tenor del artículo 74 LCSP, 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 en el anuncio de licitación y en el pliego del contrato, debiendo estar vinculadas a su objeto y ser proporcionales al mismo.

Cuando el medio elegido por el órgano de contratación para acreditar la solvencia económica y financiera del empresario sea, como en este caso, un volumen de negocios mínimo anual, el artículo 87.1.a) LCSP establece que éste no excederá de una vez y media el valor estimado del contrato.

Es doctrina reiterada del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) la que se recoge en resoluciones como la nº 464/2018, de 11 de mayo:

"En suma, constituye doctrina reiterada del Tribunal (Resoluciones 16/2012, de 13 de enero, 132/2013, de 11 de mayo, 212/2013, de 5 de junio, o 502/2013, de 14 de noviembre) la que considera que los requisitos de solvencia deben figurar en el pliego de cláusulas y en el anuncio de licitación, deben ser determinados, han de estar relacionados con el objeto y con el importe del contrato y no producir efectos de carácter discriminatorio, sin que (Informe de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa 51/2005, de 19 de diciembre) pueda identificarse la discriminación con la circunstancia de que unos licitadores puedan cumplir con las exigencias



kaudimen-betekizunek lotura logikoa izan beharko dute kontratazio-organoak SPKLTBaren 75 artikuluan eta ondorengoetan aipatutakoen artean hautatutako legezko betekizunekin, eta, beraz, eska daitezkeen kaudimen-betekizunak zehaztea, betiere SPKLTBaren 75-79 artikuluen arabera, kontratazio-organoari dagokio eta ez lizitatzailari.

Hemen ageri den doktrina Auzitegi honen martxoaren 7ko 206/2014 Ebazpenean adierazitakoarekin osatzen da: "Ez dago irizpide orokor gisa erabil daitezkeen formula matematikorik kontratuaren xedearen eta kontratua egikartzeko eska daitezkeen kaudimen-betekizunen arteko proportzionaltasuna erabakitzeko. Ezin da baieztatu kontratuaren aurrekontuaren gainetiko edozein zenbateko neurritz kanpoko denik, eta ezin da portzentaje jakin bat ezarri ere neurrigabetasun hori frogatzeko. Zalantza hau planteatzen denean, kasuaren ezaugarriak aztertu beharko dira eta faktore guztiak kontuan hartu beharko dira".

Horrenbestez, kontratazio organoari dagokio une bakoitzean lizitatzailak aipagai den lizitazioan parte hartzeko behar besteko kaudimena dutela egiaztatzeko bitarteko eta dokumentuak zehaztea, eta erabaki hori ez dago lotuta inguruabar ezberdineko aurreko lizitazio batean eskatzen zen kaudimen ekonomikoarekin.

Kasu honetan, kontratazio organoak eskatzen duen kaudimen ekonomikoa arrazoitzeko, kontuan hartzen du lizitatuako kontratuan bidaiarien garraiorako hogeita lineak ustiatu behar direla (hamalau eguneko eta sei gaueko); urtean 3.155.522,30 kilometro egingo direla, gehi beste 60.000 kilometro zerbitzu berezietarako; 6.406.772 bidaiak urtean; kontratuaren hasierako iraupena hamar urtekoa izango dela; eta kontratu osoaren balio zenbatetsia, hamar urterako gehi aurreikusitako luzapenerako, aurreikusitako gehieneko aldaketak barne, 211.420.802,08 euro dela. Kontratuaren lehen urterako, urteko aurrekontu zenbatetsia 9.220.179,59 euro da.

Hau da, kontratazio organoak adierazten duen bezala, kontratua konplexua da ikuspegi teknikoan, eta dimensio ekonomiko handia du; horregatik, zerbitzua itundutako baldintzetan eman

establecidas y otros no, debiendo además guardar los medios de solvencia lógica vinculación con los medios legales que, entre los enumerados en los artículos 75 y siguientes del TRLCSP, el órgano de contratación elija, siendo así que la determinación de los medios de solvencia exigibles, siempre conforme a los artículos 75 a 79 del TRLCSP, corresponde al órgano de contratación y no al licitador.

La doctrina expuesta se completa con lo manifestado por este Tribunal en la Resolución 206/2014, de 7 de marzo: "No existe una fórmula matemática que permita sentar un criterio general en la delimitación de la proporcionalidad entre el objeto del contrato y las condiciones de solvencia exigibles para su ejecución. No es posible afirmar que cualquier cantidad superior al presupuesto del contrato deba calificarse como desproporcionada, ni tampoco establecer un porcentaje determinado que indique la existencia de desproporción. Cuando se plantee esta cuestión será necesario acudir a las circunstancias del caso y tener en cuenta todos los posibles factores que concurran".

Corresponde, por tanto, al órgano de contratación determinar en cada caso 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, sin que en esa decisión esté vinculado por la solvencia económica exigida en una licitación anterior en la que concurrían circunstancias distintas.

En este caso, el órgano de contratación motiva la solvencia económica exigida en que el contrato licitado supone la explotación de veinte líneas de transporte de viajeros (catorce diurnas y seis nocturnas), la realización de 3.155.522,30 kilómetros anuales, más otros 60.000 kilómetros al año para servicios especiales, 6.406.772 viajes al año, durante un periodo inicial de duración del contrato de diez años, siendo el valor estimado total del contrato para el conjunto de los diez años, más el plazo de prórroga previsto, incluyendo las modificaciones máximas previstas, de 211.420.802,08 euros, y el presupuesto anual estimado del primer año del contrato de 9.220.179,59 euros.

Es decir, como argumenta el órgano de contratación, el contrato es complejo desde el punto de vista técnico y tiene una elevada dimensión económica, lo que exige que el



ahal izateko nahikoa kaudimen tekniko eta ekonomiko eduki behar du esleipendunak.

Hori bai, kontratuaren ezaugarriak kontuan hartuta, ez da neurritz kanpoko eskatzea 10.000.000 euroko urteko negozio bolumena azken hiru urteetako batean gutxienez. Izan ere, zenbateko hori, kontratuaren balio zenbatetsiaren azpitik dago oso, ez baita iristen lehenengo urterako urteko aurrekontuaren bat eta erdi halako baino handiagoa izatera.

Betiere, proportzionaltasun hori eta kontratuaren xedearekiko lotura errespetatzen baldin bada, ezerk ez du eragozten kontratazio organoak beste inguruabar batzuek eta beste ustiapen-proiektu bat zituen aurreko lizitazio batean baino kaudimen ekonomiko handiagoa eskatzeko aukera izatea, izan ere, kaudimen ekonomikoa egiaztatzeko bitartekoak zehazteko duen aukerabidea alde batera utzita, ez dago iraganean beste lizitazio batzuetan eskatutakoak mugatua.

Halaber, ezin da diskriminatzailetzat jo eskatutako kaudimen ekonomikoa soilik aurreko emakidetako operadoreek bete ezin dutelako, errekurtsogileak alegatzen duen eran, izan ere, diskriminazioa ezin da lotu lizitaziale batzuen aldetik ezarritako eskakizunak betetzeko ahalmenarekin eta beste batzuen aldetiko ezintasunarekin, are gehiago kontuan izanik kaudimen hori taldean parte hartuz osa daitekeela, errekurtsogileak berak egin duen eran, eta kanpoko bitartekoekin.

Horregatik guztiagatik, eskatutako kaudimen ekonomiko eta finantzarioa arrazoituta dago eta ez da neurritz gainekoa ezta diskriminatzailea ere. Ondorioz, errekurrizko arrazoi hau ezetsi egin behar da.

HAMARGARRENA.- Kaudimen ekonomiko eta finantzarioari dagokionez, TSST-k alegatzen duenez, AKPAko ezaugarrien koadroko 11.1. atalean elkarrekin parte hartzen duten enpresen kaudimena haztatzeko moduak urriaren 12ko 1098/2001 Errege Dekretuz onartutako Herri

adjudicatario tenga la solvencia técnica y económica suficiente para poder llevar a cabo la prestación en las condiciones pactadas.

Ahora bien, dadas las características del contrato, no puede considerarse desproporcionado exigir un volumen anual de negocios de 10.000.000 euros en alguno de los tres últimos años, importe que es muy inferior al valor estimado del contrato, ya que ni siquiera excede de una vez y media el presupuesto anual del mismo para su primer año.

Siempre que se respete esa proporcionalidad y vinculación al objeto del contrato, nada obsta a que el órgano de contratación exija una solvencia económica superior a la de una licitación anterior en la que concurrían otras circunstancias y otro proyecto de explotación, pues el margen de discrecionalidad del que dispone para determinar los medios de acreditación de la solvencia económica no se encuentra limitado por lo exigido en el pasado en otras licitaciones.

Tampoco puede reputarse como discriminatoria la solvencia económica exigida solo por el hecho de que los operadores de concesiones anteriores no pudieran cumplirla, como alega la recurrente, pues no puede identificarse la discriminación con la circunstancia de que unos licitadores puedan cumplir las exigencias establecidas y otros no, máxime teniendo en cuenta que cabe la posibilidad de integrar dicha solvencia concurriendo en agrupación, como lo ha hecho la propia recurrente, y con medios externos.

En suma, la solvencia económica y financiera exigida se encuentra justificada y no es desproporcionada ni discriminatoria, por lo que el motivo debe ser desestimado.

DÉCIMO.- En relación también con la solvencia económica y financiera, TSST alega que la forma en la que el apartado 11.1 del cuadro de características del PCAP pondera la solvencia de las empresas que concurren en agrupación vulnera el artículo 24 del Reglamento General de la Ley



Administrazioaren Kontratuen Legeko Erregelamendu Orokorreko (aurrerantzean HAKLEO) 24. artikulua urratzen du.

de Contratos de las Administraciones Públicas aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre (en adelante RGLCAP).

11.1. atal horretan xedatzen denez *“enpresa-elkarte batek aurkeztutako proposamen baten kasuan, negozioen urteko bolumena eskuratzeko elkartutako enpresek eskuratutako fakturazio ezberdinak batuko dira, sozietate bakoitzak enpresa esleipendunean izango duen partaidetzarekin haztatuak”*.

Dicho apartado 11.1 dispone que *“cuando se trate de una propuesta presentada por una agrupación de empresas, el volumen anual de negocio se obtendrá por el sumatorio de las distintas facturaciones obtenidas por las empresas agrupadas ponderadas por la participación que ostentará cada una de las sociedades en la empresa adjudicataria”*.

Errekurtsogileak aipatzen duenez, HAKLEO erregelamenduko 24.1. artikulua aukera ematen du enpresen alde baterako elkarketetan beren kaudimenak modu linealean metatzeko, inolako haztaperik gabe, kaudimenari dagokionez gutxienez eskatzen diren atalasetara iristeko, eta oroitaratzen duenez, AKPAko 27.1.c) klausulako bigarren lerroaldearen arabera *“Enpresarien Aldi Baterako Elkarketetan, haien kaudimena zehazte aldera, hartako kide bakoitzaren inguruabarrak metatuko dira (HAKLEO erregelamenduaren 24.1. artikulua)”*.

La recurrente aduce que el artículo 24.1 del RGLCAP permite que en las uniones temporales de empresas sus respectivas solvencias sean acumuladas de forma lineal, sin ponderación alguna, a fin de alcanzar los umbrales de solvencia mínima requerida, y recuerda que según el párrafo segundo de la cláusula 27.1.c) del PCAP, *“en las Uniones Temporales de Empresarios, a efectos de determinación de su solvencia, se acumularán las características de cada una de las integrantes de la misma (artículo 24.1 del RGLCAP)”*.

Haren ustez, kaudimenaren haztaperik horrek, taldean enpresa bakoitzak duen partaidetza-portzentajearen arabera, enpresa txiki eta ertainen parte-hartzea mugatzen du argiro, eta SPKLko 1. artikulua aitortzen duen parte-hartze librearen printzipioa ere mugatu egiten du.

En su opinión, esa ponderación de la solvencia en función del porcentaje de participación de cada empresa en la agrupación constituye una clara limitación a la participación de pequeñas y medianas empresas y al principio de libre concurrencia reconocido por el artículo 1 LCSP.

Sailaren txostenean agerian geratzen da AKPAko ezaugarrien koadroko 11.1. ataleko idazketa 2015ean abiatutako Buruntzaldearen emakidaren lizitazioaren berdina dela. TSST-k ez zituen pleguak errekurritu eta lizitazioan parte hartu zuen beste bi enprekin batera aurkeztutako eskaintza batekin.

El informe del departamento pone de manifiesto que la redacción del apartado 11.1 del cuadro de características del PCAP es la misma que en la licitación de la concesión de Buruntzaldea iniciada en 2015. TSST no recurrió los pliegos y tomó parte en la licitación mediante una oferta presentada conjuntamente con otras dos empresas.

Oraingoan errekurritu egin ditu, beste arrazoi batzuen artean, kaudimenean metatze haztatu horren ondorioz, baina egia esatera lizitazioan beste bi enprekin elkartuta parte hartu du, partaidetza-portzentaje handiena (% 42) izanez. Horrenbestez, aurkatutako aurreikuspenak ez du, oraingoan ere, inolako mugarik suposatzen esleipen-prozeduran parte hartzeko garaian.

En esta ocasión sí los ha recurrido, entre otros motivos por este referido a la acumulación ponderada de solvencias, pero lo cierto es que también ha concurrido a la licitación en agrupación con otras dos empresas, ostentando el porcentaje de participación más elevado (42%). Por tanto, la previsión impugnada no le ha supuesto, tampoco esta vez, ninguna limitación a la hora de tomar parte en el procedimiento de adjudicación.



Hori esanda, HAKLEO erregelamenduko 24. artikuluan zera ezartzen da:

“1. Enpresarien aldi baterako elkarketetan kide bakoitzak bere ahalmen eta kaudimena egiaztatu beharko du Legeko 15-19 bitarteko artikuluekin eta Erregelamendu horretako 9-16 bitarteko artikuluekin bat etorriz, aldi baterako elkarketaren kaudimena zehazte aldera hartako kide bakoitzerako egiaztatutako inguruabarrak metatuz, Erregelamendu horretako 52. artikuluan sailkapenerako ezartzen denaren kalterik gabe.

2. Esleipenaren aurreko fasean aldi baterako elkarketa eraginkorra izan dadin Administrazioaren aurrean ezinbestekoa izango da hartan batuta parte hartu nahi duten enpresariak elkarketa eratzen dutenen izenak eta inguruabarrak, haietako bakoitzaren partaidetza eta, esleipendun izanez gero, aldi baterako elkarketa batean modu formalean eratzeko konpromisoa hartzen dutela adierazita”.

Hau da, manuak elkartuta parte hartzen duten enpresen kaudimena metatzera derrigortzen du elkarketaren kaudimena zehazte aldera, baina ez du agintzen metaketa hori lineala izan behar denik, eta ez du debekatzen haztatua izateko aukera. Berez, adierazgarria da artikuluko 2. artikuluan enpresariei elkarketan bakoitzak duen partaidetza adieraz dezatela behartzen zaiela.

Hemen SPKLren 66.2. artikulua da aplikagarri:

“2. Obra edo zerbitzuen emakida bateko lizitaziora bakarka edo beste batzuekin elkartuta parte-hartzen dutenek sozietate bat eratzeko konpromisoarekin egin ahalko dute, emakidaren titularra izango dena. Sozietatearen eraketa eta hala badagokio, modua, dagokion legeria espezifikoa, emakida mota jakinetarako, ezartzen dena egokitu beharko da”.

Proposamena enpresarien elkarketan aurkezten den kasuan, AKPAko 27.1.f) klausulan aurreikusten denez, esleipendun modura proposatutako elkarketa lizitatuak *“Lurreko Garraioak Antolatze Erregelamenduaren 42.1. artikuluko a) hizkian zerrendatutako erakunde juridikoaren formalizatorako eskritura publikoa helarazi beharko du”.*

Halaxe da, irailaren 28ko Errege Dekretuz onartutako Lurreko Garraioan Antolatze Legeko Erregelamenduko (LGAE) 42.1.a) artikuluan, pleguak onartzeko egunez indarrean

Dicho esto, el artículo 24 RGLCAP establece lo siguiente:

“1. En las uniones temporales de empresarios cada uno de los que la componen deberá acreditar su capacidad y solvencia conforme a los artículos 15 a 19 de la Ley y 9 a 16 de este Reglamento, acumulándose a efectos de la determinación de la solvencia de la unión temporal las características acreditadas para cada uno de los integrantes de la misma, sin perjuicio de lo que para la clasificación se establece en el artículo 52 de este Reglamento.

2. Para que en la fase previa a la adjudicación sea eficaz la unión temporal frente a la Administración será necesario que los empresarios que deseen concurrir integrados en ella indiquen los nombres y circunstancias de los que la constituyen, la participación de cada uno de ellos y que asumen el compromiso de constituirse formalmente en unión temporal, caso de resultar adjudicatarios”.

Es decir, el precepto obliga a acumular las solvencias de las empresas que concurren en agrupación a efectos de determinar la solvencia de la unión, pero no impone que esa acumulación deba ser lineal ni prohíbe que pueda ser ponderada. De hecho, resulta significativo que el apartado 2 del mismo artículo exige a los empresarios que indiquen la participación de cada uno de ellos en la agrupación.

Aquí es de aplicación el artículo 66.2 LCSP:

“2. Quienes concurren individual o conjuntamente con otros a la licitación de una concesión de obras o de servicios, podrán hacerlo con el compromiso de constituir una sociedad que será la titular de la concesión. La constitución y, en su caso, la forma de la sociedad, deberán ajustarse a lo que establezca, para determinados tipos de concesiones, la correspondiente legislación específica”.

Para el caso de que se presente la proposición en agrupación de empresarios, la cláusula 27.1.f) del PCAP prevé que la agrupación licitadora propuesta como adjudicataria *“deberá aportar la escritura pública de formalización de la entidad jurídica constituida de las enumeradas en la letra a) del artículo 42.1 del ROTT”.*

En efecto, el artículo 42.1.a) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), en la redacción vigente en la



zen idazketan, errepide bidezko garraio publikoko zerbitzuak emateko ahalmena ematen duten administrazio tituluak eskuratzeko, pertsona juridiko baten kasuan, hark merkataritza sozietatea, laneko sozietate anonimoa edo laneko kooperatiba bazkideak izatea eskatzen da.

Hala bada, eskatzen den kaudimen ekonomiko eta finantzarioarekin bermatu nahi da emakidadunak beharrezkoak diren baliabideak edukitzea, beregain hartzen dituen obligazioei erantzun ahal izateko, kontratuak hasieran iraungo duen hamar urteko epean, eta, hala balegokio, aurreikusten den luzapen aldiko bost urteetan, hartara bermatzeko bidaiarien herriarteko garraio zerbitzua egoki emango dela, herritarren beharrei erantzunez.

Kontratazio organoak bere txostenean adierazten duen eran, emakida-kontratu mota honetan zerbitzuaren sozietate emakidadunean presentzia hutsala edo hondarrekoa duten enpresen kaudimena batzea ekidin nahi da. Etorkizuneko emakidadunean partaidetza-kuotaren arabera parte-hartzaileen kaudimenaren haztapenak eskatzen den kaudimena egiaz elkarketako kideek helarazitakoa izatea bermatzen dio Administrazioari.

Proposamen ekonomikoen balioespenari buruz

HAMAIKAGARRENA.- zerbitzu lineal erregularrei dagokien proposamen ekonomikoa balioesteko formula inpugnatu da. Formula hori kontratuaren administrazio klausula partikularren agiriko ezaugarrien taulako 14.2 apartatuan aurreikusitakoa da.

Balioespen-formula hori ere aurkatu egin zuen AVITRANS enpresak 6/2018 zenbakidun errekurtso berezian. Beraz, arrazoiari erantzuna emateko urtarrilaren 18ko gure 2/2019 Ebazpeneko zortzigarren zuzenbidezko oinarria ekarriko dugu jarraian.

fecha de aprobación de los pliegos, establecía que el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público por carretera exige, en el caso de una persona jurídica, que ésta revista la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima laboral o cooperativa de trabajo asociado.

Pues bien, lo que se pretende con el requisito de solvencia económica y financiera exigida a las empresas que concurran en agrupación es asegurar que la futura empresa concesionaria tenga los recursos necesarios para poder hacer frente a las obligaciones que asumirá durante los diez años de duración inicial del contrato y, en su caso, durante los cinco años de posible prórroga, de manera que el servicio público de transporte regular interurbano de viajeros por carretera se preste de forma adecuada para satisfacer las necesidades de la comunidad.

Como señala el órgano de contratación en su informe, en este tipo de contratos de concesión se pretende evitar la suma de solvencias de empresas con presencia ínfima o residual en la sociedad concesionaria del servicio. La ponderación de las solvencias de los participantes en función de su cuota de participación en la futura concesionaria garantiza a la Administración que la solvencia requerida es realmente la aportada por los miembros de la agrupación.

Sobre la valoración de las propuestas económicas

UNDÉCIMO.- La recurrente impugna la fórmula de valoración de la propuesta económica correspondiente a los servicios lineales regulares, prevista en el apartado 14.2 del cuadro de características del PCAP.

Dicha fórmula de valoración fue también impugnada por AVITRANS en el recurso especial 6/2018, por lo que para dar respuesta al motivo reproducimos a continuación el fundamento de derecho octavo de nuestra Resolución 2/2019, de 18 de enero.



Errekurtsoa aurkeztu zen datan, formulak idazketa hau zuen:

«43 puntu gehienez: Kalkulatzeko, 0 puntu emango zaizkio lizitazio oinarria berdintzen duen eskaintzari, eta 2,5 puntu gehituko dira beherapenaren %1 bakoitzeko, gehieneko puntuazioa 43 puntukoa izanik, salbu eta beherapenen batek %20 gainditzen duenean, orduan 43 puntu emango baitzaizkio eta gainerakoa tartean kokatuko da.

$B_{max} \leq \% 20 \gg \gg P = 2,5 \times B$
 $B_{max} > \% 20 \gg \gg P = 43 \times B / B_{max}$

Beharpena (B) esatean, lizitaziorako oinarriaren eta eskaintza ekonomikoaren arteko aldea ulertzen da, lizitaziorako oinarriaz zatituta.

(B_{max} = Beherapen maximoa).»

Errekurtsogileak dio formula hori ez dela zuzena; izan ere, beherapenaren % 1 bakoitzeko 2,5 puntu ematen badira, % 17,2ko beherapen batekin gehieneko puntuazioa eskuratuko litzake, hots, 43 puntu, % 20ko beherapenarekin lortzen den puntuazio bera alegia.

Baina Diputatuen Kontseiluak 2018ko irailaren 11n hartutako erabakiaren bidez zuzendu egin zen formularen antzemandako akats materiala, 2,5 jartzen duen lekuan 2,15 jarri behar baitzuen. Zuzenketa horren ondorioz, eskaintzak aurkezteko epea, berez irailaren 14an amaitzen zena, urriaren 15era arte luzatu zen. Aipatu zuzenketaren ondoren, formula zuzena hau da:

«43 puntu gehienez: Kalkulatzeko, 0 puntu emango zaizkio lizitazio oinarria berdintzen duen eskaintzari, eta 2,15 puntu gehituko dira beherapenaren %1 bakoitzeko, gehieneko puntuazioa 43 puntukoa izanik, salbu eta beherapenen batek %20 gainditzen duenean, orduan 43 puntu emango baitzaizkio eta gainerakoa tartean kokatuko da.

$B_{max} \leq \% 20 \gg \gg P = 2,15 \times B$
 $B_{max} > \% 20 \gg \gg P = 43 \times B / B_{max}$

Beharpena (B) esatean, lizitaziorako oinarriaren eta eskaintza ekonomikoaren arteko aldea ulertzen da, lizitaziorako oinarriaz zatituta.

(B_{max} = Beherapen maximoa).»

Formula honekin, proposamen ekonomikoak

En su redacción a la fecha de interposición del recurso esa fórmula era la siguiente:

“Puntuación sobre 43: Se calculará otorgando 0 puntos a la oferta que iguale el tipo de licitación e incrementando 2,5 puntos por cada 1% de baja, siendo la puntuación máxima de 43 puntos, salvo que alguna baja supere el 20%, en cuyo caso se le otorgarán 43 puntos y se interpolará el resto.

Para B_{max} <= 20% >>> P = 2,5 x B
Para B_{max} > 20% >>> P = 43 x B/B_{max}

Se entiende por baja (B) la diferencia entre el tipo de licitación y la oferta económica, dividida por el tipo de licitación.

(B_{max} = Baja máxima).”

La recurrente alega que dicha fórmula resulta incorrecta ya que, si por cada 1% de baja corresponden 2,5 puntos, con una baja del 17,2% se obtendría el máximo de 43 puntos, lo mismo que con una del 20%.

Sin embargo, mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 11 de septiembre de 2018 se corrigió el error material detectado en la fórmula, consistente en que donde pone 2,5 debe poner 2,15; lo que dio lugar a que el plazo de presentación de ofertas, que concluía el 14 de septiembre, se ampliara hasta el 15 de octubre. Con esa rectificación la fórmula correcta es:

“Puntuación sobre 43: Se calculará otorgando 0 puntos a la oferta que iguale el tipo de licitación e incrementando 2,15 puntos por cada 1% de baja, siendo la puntuación máxima de 43 puntos, salvo que alguna baja supere el 20%, en cuyo caso se le otorgarán 43 puntos y se interpolará el resto.

Para B_{max} <= 20% >>> P = 2,15 x B
Para B_{max} > 20% >>> P = 43 x B/B_{max}

Se entiende por baja (B) la diferencia entre el tipo de licitación y la oferta económica, dividida por el tipo de licitación.

(B_{max} = Baja máxima).”

Con esta fórmula las propuestas económicas se



eredu proportzional baten arabera balioetsiko dira, puntuaziorik altuena beti prezio onenari emanaz. Ez zaie punturik emango lizitazio tasa berdintzen duten proposamenei, eta puntuaziorik altuena proposamen merkeenari emango zaio, baita honek % 20ko beherapena gaintitzen badu ere, baldin eta ez bada nabarmenki baxuegitzat jotzen, baldintza agirian aurreikusitakoari jarraituz.

Azken buruan, errekurtsoan aurkakoa esaten den arren, zerbitzu lineal erregularrei dagokien proposamen ekonomikoa balioesteko formula, adierazi bezala zuzendu ondoren, ongi definituta dago; beraz, arrazoi hau ere ezetsi egin behar da.

Behin-behineko bermea eskatzeari buruz

HAMABIGARRENA.- AKPAko ezaugarrien koadroko 13. atalean 508.347,44 euroko behin-behineko berme bat eskatzen zaie lizitazaileriei, kontratuaren aurrekontuaren ehuneko 0,5 puntuaren baliokidea haren hasierako epean.

Errekurtsogileak alegatzen duenez, aurreikuspen hori SPKLren 106. artikuluan ezarritakoaren aurka doa, izan ere, behin-behineko bermearen eskakizuna ez da behar bezala arrazoituta ageri espedientearen eta haren zenbatekoa neurritz gainekoa dela uste du.

SPKLren 106. artikuluan bertan esaten denez, behin-behineko bermea lizitazailerien eskaintzak kontratua hobetu bitartean mantentzeko da, eta hori gertatu bezain pronto bertan behera geratuko da automatikoki eta itzuli egingo zaie.

Bada, espediente honetan hura eskatzearen justifikazioa AKPAko ezaugarrien koadroko 13. atalean bertan dago: *“Behin-behineko bermea eskatzen da kontratuaren xedea zerbitzu publiko bat ematea delako eta aurrekiritutako proposamenen seriotasuna eta bideragarritasuna ziurtatzeko”*.

Kontratazio-espedientearen hastapena onartzeko txostenean bidaiarien garraio publikoko zerbitzuaren funtsezko izaera justifikatzen da, izan ere, *“sektore estrategiko eta oinarritzko bat da garapen eta*

valoran con arreglo a un modelo proporcional que asigna siempre la mejor puntuación al mejor precio. No se asignan puntos a propuestas que igualen el tipo de licitación y se otorga la puntuación máxima a la propuesta más barata, también en el caso de que ésta supere el 20% de baja, siempre que no sea considerada anormalmente baja de acuerdo con lo previsto en el pliego.

En definitiva, contrariamente a lo que se afirma en el recurso, la fórmula de valoración de la propuesta económica correspondiente a los servicios lineales regulares, una vez rectificadas en la forma que ha quedado indicada, está bien definida, por lo que el motivo debe ser rechazado.

Sobre la exigencia de garantía provisional

DECIMOSEGUNDO.- El apartado 13 del cuadro de características del PCAP exige a los licitadores una garantía provisional de 508.347,44 euros, equivalente al 0,5 por ciento del presupuesto del contrato durante su plazo inicial.

Alega la recurrente que esa previsión es contraria a lo establecido en el artículo 106 LCSP porque la exigencia de garantía provisional no aparece suficientemente motivada en el expediente y porque considera que su importe es desproporcionado.

Como dice el propio artículo 106 LCSP, la garantía provisional responde del mantenimiento de las ofertas de los licitadores hasta la perfección del contrato, inmediatamente después de la cual se extinguirá automáticamente y les será devuelta.

Pues bien, la justificación de su exigencia en este expediente se encuentra en el mismo apartado 13 del cuadro de características del PCAP: *“Se exige garantía provisional por ser el objeto del contrato la prestación de un servicio público y para asegurar la seriedad y viabilidad de las propuestas presentadas”*.

En el informe para la aprobación del inicio del expediente de contratación se justifica el carácter esencial del servicio de transporte público de viajeros, por ser *“un sector estratégico y básico para el*



kohesio sozial, ekonomiko eta lurraldekoari so, eta herritarrek mugikortasun arloan dituzten premia orokorrak asetzerara bideratuta dago, hori guztiori, garapen iraunkorraren ikuspuntuari jarraiki”.

desarrollo y cohesión social, económica y territorial, y destinado a satisfacer las necesidades globales de movilidad de la población, todo ello bajo el prisma del desarrollo sostenible”.

Bere alegazioen idatzian, TSST barne hartzen duen elkarketak behin-behineko bermearen eskakizuna defendatzen du kasu honetan, adieraziz eskakizun hori hesi eraginkorra dela eskaintza osagarrien kolusioa eta aurkezpena ekiditeko, eta betekizun proportzionaltzat jotzen du.

En su escrito de alegaciones la agrupación de la que forma parte TSST defiende la exigencia de garantía provisional en este caso afirmando que tal exigencia constituye una barrera efectiva para evitar la colusión y la presentación de ofertas de complemento, y la considera un requisito proporcionado.

Zenbatekoari dagokionez, kontratuaren aurrekontuaren ehuneko 0,5eko portzentajea haren hasierako epean kontratuaren lizitazioaren oinarritzko aurrekontuaren ehuneko 3ko legezko mugaren oso azpitik dago, Balio Erantsiaren gaineko Zerga aparte (SPKLren 106.2. artikulua).

En cuanto a su importe, el 0,5 por ciento del presupuesto del contrato durante su plazo inicial se encuentra muy por debajo del límite legal del 3 por ciento del presupuesto base de licitación del contrato, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido (artículo 106.2 LCSP).

Finean, errekurtsoaren arrazoi hau ezestea dagokio.

En definitiva, este motivo del recurso debe ser desestimado.

Pleguetan aurreikusitako kontratuko aldaketei buruz

Sobre las modificaciones del contrato previstas en los pliegos

HAMAHIRUGARRENA.- Errekurtsoan alegatzen denez, AKPAko ezaugarrien koadroko 23. atalaren erregulazioa, kontratuzko aldaketei buruzkoa, SPKLren 204. artikuluaen kontra doa, izan ere, ez du % 20ko gehieneko muga errespetatzen eta ez du modu argi, ukaezin eta objektiboan adierazten aldaketa horiek ekarriko dituzten kasuak zein diren.

DECIMOTERCERO.- Se alega en el recurso que la regulación del apartado 23 del cuadro de características del PCAP, relativo a las modificaciones contractuales, es contraria al artículo 204 LCSP porque no respeta el límite máximo del 20% ni establece de forma clara, inequívoca y objetiva los supuestos que darán lugar a dichas modificaciones.

AKPAko 43. klausulan, hartako 3. atalean, ezartzen denez, behin kontratua perfekzionatuta, kontratazio organoak aldaketak sartu ahalko ditu bertan soilik interes publikoko arrazoiak direla medio, ezaugarrien taulako 23. atalean hala aurreikusten denean edo SPKLren 205. artikuluan agertzen diren kasuetan eta hartan ezarritako mugekin.

La cláusula 43 del PCAP dispone en su apartado 3 que, una vez perfeccionado el contrato, el órgano de contratación solo podrá introducir modificaciones por razones de interés público cuando así se prevea en el apartado 23 del cuadro de características, o en los supuestos y con los límites establecidos en el artículo 205 LCSP.

43. klausulan bertan, horri dagokionez, plegu honetan aurreikusten diren aldaketak, 7. atalean aipatzen direnak, eta bertan aurreikusten ez direnak, 8. atalean jasotzen direnak, bereizten dira.

La propia cláusula 43 distingue a estos efectos entre las modificaciones previstas en el presente pliego, a las que se refiere el apartado 7, y las no previstas en él, contempladas en el apartado 8.



Lehendabizikoei dagokienez, 43.7. klausulan, a) hizkian, adierazten denez, *“kontratu hau aldatu ahal izango da hala aurreikusi bada, ezaugarrien taulako 23. atalean zehaztutakoaren arabera, hartan ezarritako inguruabar, baldintza, irismen eta mugekin, eta ezingo da hasierako prezioaren ehuneko hogeitik gorakoa izan”*. Eta b) hizkian gaineratzen denez, *“aldatzeko arrazoi ugari aurreikusiz gero, aldaketan inguruabar, baldintza, irismen eta mugekin lotutako bakoitzari buruzko aipamena egin beharko da”*.

AKPAko 43.5. klausularen arabera, ezaugarrien koadroko 23. atalean aurreikusitako aldaketak derrigorrezkoak izango dira enpresa kontratistaren kasuan eta kontratazio organoak adostu beharko ditu, aldeaz aurretik SPKLren 191. artikuluan aurreikusitako prozedura izapidetu eta administrazio dokumentua formalizatu ondotik, aurretiaz, hala badagokio, behin betiko bermea doitu.

Bada, hauxe da AKPAko ezaugarrien koadroko 23. atalean adierazten dena:

“23. KONTRATUZKO ALDAKETAK

Emakida honen ezaugarriak nahiz haren xedea den errealitatean gerta litezkeen aldaketetara egokitzeko aukera izatearen komenigarritasuna kontuan izanik, SPKLren 204. artikuluan xedatutako aplikatuz, hala badagokio, kontratu aldaketaren berariazko kasutzat hartzen dira hurrengoak:

- Emakidaren funtsezko elementuak aldatzea dakarten bide azpiegiturretan egindako aldaketak.

- Emakidaren funtsezko elementuak aldatzea dakarten garraioaren eskaeran egindako aldaketa adierazgarriak, hala badagokio, ordutegi finkoko eskaeraren araberrako zerbitzua zerbitzu erregular bihurtzea edo alderantziz, aldaketa ekonomikorik suposatuz gabe inolaz ere.

- Kostuen egituraren % 10etik gorako aldaketa bat dakarren edozein aldaketa.

Aurreko lerroaldean aurreikusten diren aldaketek ez dute lizitazioaren oinarritzko aurrekontuaren % 35 gaindituko. (Ikus plegu honetako 43. klausula)”

Aurreikusitako aldaketen gehienezko portzentaje hori, lizitazioaren oinarritzko aurrekontuaren %

Con respecto a las primeras, la cláusula 43.7, letra a), establece que el contrato *“podrá modificarse si así se ha previsto, según lo detallado en el apartado 23 del Cuadro de Características, en las circunstancias, con las condiciones, alcance y los límites allí establecidos, que no podrán superar el veinte por ciento del precio inicial”*. Y la letra b) añade que *“en caso de que se prevean varias causas de modificación, las circunstancias, condiciones, alcance y límites de las modificaciones deberán quedar referidos a cada una de ellas”*.

A tenor de la cláusula 43.5 del PCAP, las modificaciones previstas en el apartado 23 del cuadro de características serán obligatorias para la empresa contratista y deberán ser acordadas por el órgano de contratación, previa tramitación del procedimiento previsto en el artículo 191 LCSP, y formalizarse en documento administrativo, previo ajuste de la garantía definitiva en su caso.

Pues bien, el apartado 23 del cuadro de características del PCAP dice así:

“23. MODIFICACIONES CONTRACTUALES

Teniendo en cuenta las características de la presente concesión, así como la conveniencia de que presente la posibilidad de adaptarse a los cambios que se pudieran producir en la realidad que constituye su objeto, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 204 LCSP, se consideran, en su caso, supuestos expresos de modificación del contrato los siguientes:

- Modificaciones en las infraestructuras viarias que determinen cambios de los elementos esenciales de la concesión.

- Cambios sustanciales en la demanda de transportes que determinen alteración de los elementos esenciales de la concesión, en su caso, la conversión de servicios a la demanda en horario fijo en servicios regulares o viceversa, sin que supongan alteración económica en ningún caso.

- Toda modificación que suponga una alteración en la estructura de costes superior al 10%.

Las modificaciones que se prevén en el párrafo anterior no superarán el 35% del presupuesto base de licitación. (Ver cláusula 43 del presente pliego)”.

Ese porcentaje máximo de modificaciones previstas, 35% del presupuesto base de licitación,



35ekoa, kontuan izan da kontratuaren balio estimatua kalkulaterakoan, eta halaxe adierazten da hala 2018ko uztailaren 16ko Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuaren txostenean, kontratazio-espedita onartu aurretik, nola AKPAko ezaugarrien koadroko 3. atalean.

Izan ere, SPKLren 101.2.c) artikularen arabera, 204. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik, administrazio klausula partikularren agirian edo lizitazioaren iragarkian kontratua aldatzeko aukera aurreikusi izan balitz, kontratuaren balio estimatutzat hartuko da izan dezakeen gehieneko zenbatekoa, aurreikusitako goranzko aldaketa guztiak kontuan izanik.

Finean, gauza bat da AKPAko ezaugarrien koadroko 23. atalean kontratua aldatzeko aurreikusitako arrazoiak bakoitzak gehieneko muga modura kontratuaren hasierako prezioaren % 20 izatea, eta beste gauza bat, ezberdina, da aldaketa horien artean, guztira, lizitazioaren oinarriaren aurrekontuko % 35a ezin gainditzea.

Gainerakoa, AKPAko 43. klausularen eta hartako ezaugarrien koadroko 23. ataleko formulazioak eta edukiak, Auzitegiaren arabera, SPKLren 204. artikuluko eskakizunak betetzen dituzte.

Subroga daitezkeen langileei aplikagarri zaien hitzarmen kolektiboari buruz

HAMALAUGARRENA.- Errekurtsogilea kexu azaltzen da pleguetan ez delako adierazten kontratu berriaren esleipendunaren aldetik subrogatu egingo diren emakidara atxikitako langileei aplikagarri zaien hitzarmen kolektiboa. Horrek, bere ustetan, SPKLren 130. artikulua urratuko luke eta, gainera, eragozpena izango litzateke lizitatzailaiek emakidaren kostuak estimatu eta lehiakorra izateaz gain ekonomikoki bideragarria den eskaintza bat aurkez dezaten.

Harritzekoa da hori emakidan barneratzen diren linea ugaritako egungo operadoreak alegatzea. Berak inork baino hobeto daki zein den bere

se ha tenido en cuenta a la hora de calcular el valor estimado del contrato, y así se hace constar tanto en el informe del Servicio de Movilidad y Transporte de 16 de julio de 2018, previo a la aprobación del expediente de contratación, como en el apartado 3 del cuadro de características del PCAP.

Y es que a tenor del artículo 101.2.c) LCSP, en el caso de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 204, se haya previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares o en el anuncio de licitación la posibilidad de que el contrato sea modificado, se considerará valor estimado del contrato el importe máximo que este pueda alcanzar, teniendo en cuenta la totalidad de las modificaciones al alza previstas.

En suma, una cosa es que cada una de las causas de modificación del contrato previstas en el apartado 23 del cuadro de características del PCAP tenga como límite máximo el 20% del precio inicial del contrato, y otra distinta que el conjunto de esas modificaciones no deba superar el 35% del presupuesto base de licitación.

Por lo demás, la formulación y el contenido de la cláusula 43 del PCAP y del apartado 23 del cuadro de características del mismo cumplen, a juicio del Tribunal, las exigencias del artículo 204 LCSP.

Sobre el convenio colectivo aplicable al personal subrogable

DECIMOCUARTO.- Se queja la recurrente de que los pliegos no indican el convenio colectivo aplicable a los trabajadores adscritos a la concesión que vayan a ser objeto de subrogación por parte del adjudicatario del nuevo contrato, lo cual vulneraría, a su juicio, el artículo 130 LCSP y constituiría, además, un obstáculo para que los licitadores puedan estimar los costes de la concesión y presentar una oferta competitiva y viable económicamente.

Sorprende que esto lo alegue el actual operador de varias de las líneas incluidas en la concesión. Nadie mejor que él puede saber cuál es el



langileei eta emakidara atxikitako zerbitzuak ematen dituzten gainerakoei aplikatzen zaien hitzarmen kolektiboa.

Hain justu, esleitzeko kontratuaren xede den prestazioak burutzen ari den eta eragindako langileen enplegatzaile izaera duen enpresa da, SPKLren 130.1. artikulua araber, kontratazio-organoari, hark hala eskatuta, subroga daitezkeen langileen zerrenda emateko betebeharra duena, aipatu manuan adierazten den informazioarekin, pleguan bertan lizitatzailerari helarazi ahal izateko.

AKPAko 39.3.a) klausulan, langileak subrogatzeko baldintzei buruzkoan, emakida ezartzeko proiektuan enpresa esleipendunak beregain hartu behar dituen kontratuekin leudeken langileen zerrenda islatzen dela ohartarazten da. Eta, halaxe da, emakidaren Ustiapen Planean, 57. taulan, emakidadun berriak subrogatuko dituen zerbitzura atxikitako langileen zerrenda jasotzen da, kategoria profesionala, antzinatasun-data, kontratuaren modalitatea, lanaldia, 2016ko enpresaren kostua eta 2018ko egoera adierazita.

Horrez gain, AKPAko 39.3.b) klausulan Gipuzkoako Foru Aldundiak subroga daitezkeen langileen inguruko lan-baldintzei buruz eskuratu duen dokumentazio osagarria Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuko bulegoetan lizitatzaileraren eskura dagoela jakinarazten da, kontsultatzeko.

Finean, arrazoia ezetsi egin behar da.

Kontratua lagatzeko betekizunei buruz

HAMABOSGARRENA.- Errekurtsogileak alegatzen duenez, AKPAko 33.3. klausula SPKLren 214.2. artikulua kontra doa. Horren ondorioz, lizitazioa bertan behera utzi behar da, beste bat egin dadin kontratua lagatzeko baldintzak zuzenbidearen arabera eratuz.

Esleipendunak bere eskubide eta betebeharrak hirugarren pertsonari laga ahal izateko bete behar

convenio colectivo de aplicación a sus propios trabajadores y al resto de los que prestan servicios adscritos a la concesión.

Es precisamente la empresa que venga efectuando la prestación objeto del contrato a adjudicar y que tenga la condición de empleadora de los trabajadores afectados la obligada, en virtud del artículo 130.1 LCSP, a proporcionar al órgano de contratación, a requerimiento de éste, los listados del personal subrogable con la información indicada en dicho precepto, para que pueda ser facilitada a los licitadores en el propio pliego.

La cláusula 39.3.a) del PCAP, sobre condiciones de la subrogación del personal, advierte de que en el proyecto para el establecimiento de la concesión se refleja la relación del personal cuyos contratos deberá absorber la empresa adjudicataria. Y en efecto, el Plan de explotación de la concesión incluye en la tabla 57 una relación del personal afecto al servicio que el nuevo concesionario subrogará, con expresión de categoría profesional, fecha de antigüedad, modalidad de contrato, jornada, coste empresa 2016 y situación a 2018.

Adicionalmente, la cláusula 39.3.b) del PCAP informa de que la documentación complementaria que la Diputación Foral de Gipuzkoa ha obtenido acerca de las condiciones laborales de los trabajadores subrogables se encuentra a disposición de los licitadores, para su consulta, en las oficinas del Servicio de Movilidad y Transportes.

En suma, el motivo debe ser desestimado.

Sobre los requisitos para la cesión del contrato

DECIMOQUINTO.- Alega la recurrente que la cláusula 33.3 del PCAP resulta contraria al artículo 214.2 LCSP, lo que determina que la licitación debe ser anulada para que se realice una nueva en la que las condiciones de cesión del contrato se formulen conforme a Derecho.

Al enunciar los requisitos que deben cumplirse para que la adjudicataria pueda ceder sus derechos



diren betekizunak zerrendatzean, AKPAko 33.3. klausulan, modu osoan ez bada ere, SPKLren 214.2. artikuluko a), b), c) eta d) hizkietan ezarritako betekizunak jasotzen dira. Zehazki, b) hizkian 33.3. klausula horretan adierazten denez, lagatzea baimendu ahal izango da, betiere, lagatzaileak kontratuaren zenbatekoaren gutxienez % 20 egikaritu baldin badu. Haatik, ez da aipatzen zerbitzuen emakida-kontratu bat izanik, lagatzaileak kontratuaren iraupen-eparearen bostean zehar ustiatu duenean ere baimendu ahalko dela.

Ez-aipatze horrek ezin du, inolaz ere, lizitazioa bertan behera uztea eragin, izan ere, 33. klausula horretako 2. atalean adierazitakoarekin salbatuta dagoela ulertu behar da: “Kontratua lagatzeko SPKLren 214. artikuluan ezarritako arauak bete beharko dira”.

Argi dago pleguen asmoa dela, esleipendunak kontratua hirugarren bati laga nahi dionean, aipatu lege-manuan xedatutakoa aplikatzea.

Baldintza teknikoaren pleguari (BTP) buruz

HAMASEIGARRENA.- BTPko 27. klausulan, ordainketa moduei buruzkoan, zera ezartzen da:

“1. Enpresa emakidadunak ordainketa modura Gipuzkoako Foru Aldundiak bere eskumeneko zerbitzuetarako une bakoitzean onartzen dituen garraioko titulu ezberdinak onartuko ditu. Egun indarrean dauden tituluak Mugi sistemaren bidez zehazten dira. Haren deskribapen eta funtzionamendua plegu hauetako II. eranskinean jasotzen da.

2. Mugi sistemako txartelak (Lurrelde txartelak barne) ezeztatzeari buruzko diru-sarrerak operatzaileari ordainduak izango dira zuzenean Gipuzkoako Garraioaren Lurrelde Agintaritzaren aldetik, Gipuzkoako Foru Aldundiko garraioen egungo emakidadunek harekin adostutako baldintzetan”.

Errekurtsogileak adierazten duenez, horrek esleipendunak hirugarrenen artean adostutako baldintza ekonomiko batzuk, zeintzuen edukia lizitatzailen eskuragarri ipini ez direnak, onartu behar izatea dakar.

y obligaciones a terceras personas la cláusula 33.3 del PCAP viene a recoger, aunque no de manera completa, los requisitos fijados en las letras a), b), c) y d) del artículo 214.2 LCSP. En concreto, en la letra b) dicha cláusula 33.3 señala que la cesión podrá autorizarse siempre que el cedente tenga ejecutado al menos un 20 por 100 del importe del contrato, pero omite que, tratándose de un contrato de concesión de servicios, también podrá autorizarse cuando el cedente la haya explotado durante al menos una quinta parte del plazo de duración del contrato.

Esa omisión en modo alguno puede provocar la nulidad de la licitación porque debe considerarse perfectamente salvada por el tenor del apartado 2 de la propia cláusula 33: “La cesión del contrato estará sometida al cumplimiento de las reglas establecidas en el artículo 214 de la LCSP”.

Es clara la voluntad de los pliegos de que en caso de que el adjudicatario pretenda ceder el contrato a un tercero será de aplicación lo dispuesto en el citado precepto legal.

Sobre el pliego de prescripciones técnicas (PPT)

DECIMOSEXTO.- La cláusula 27 del PPT, sobre medios de pago, establece lo siguiente:

“1. La empresa concesionaria aceptará como medio de pago los diferentes títulos de transporte que en cada momento apruebe la Diputación Foral de Gipuzkoa para los servicios de su competencia. Los títulos actualmente en vigor se determinan a través del sistema Mugi, cuya descripción y funcionamiento se contiene en el Anexo II de los presentes pliegos.

2. Los ingresos correspondientes a las cancelaciones de las tarjetas del sistema Mugi (incluye las tarjetas Lurrelde) serán abonados por la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa directamente al operador en los términos acordados por los actuales concesionarios de transportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa con la misma”.

La recurrente objeta que con ello se exige la aceptación por el adjudicatario de unas condiciones económicas pactadas entre terceros cuyo contenido no se ha puesto a disposición de



los licitadores.

Eta hori dio, hain zuzen, emakidan sartzen diren linea ugariaren egungo operadore izaeragatik, Mugi sistemaren funtzionamendua bikain ezagutzen duenak, erabiltzaileei egindako deskontu progresiboetan eta, horren ondorioz, operadoreen aldeko konpentsazio ekonomikoetan oinarritzen dena.

Gehiago sakonduz, BTPko 28.1. klausulan argi geratzen da Gipuzkoako Foru Aldundiak zerbitzutik eratorritako kostuen finantzazioan parte hartuko duela agindutako eta sortutako diru-sarreraren ondorioz estalki gabeko zerbitzu publikoko betebeharren konpentsazio modura.

Horrenbestez, errekurtsogile eta egungo operadore denak horri buruzko informaziorik ezaren inguruan egindako alegazioa baztertu egin behar da.

HAMAZAZPIGARRENA.- Kalitateko parametroei dagokienez, zeintzuen ebaluazioa BTPn arautzen baita, errekurtsogileak dioenez pleguetan ez da adierazten zein diren adierazle ezberdinetarako erreferentzia modura hartuko diren atalaseko balioak, eta horrek eskaintza oso, koherente eta ekonomikoki bideragarri bat aurkeztea eragotziko lioke eta nahiko arrazoi izango litzateke lizitazioa bertan behera utzi eta eskaintzak behar bezala formulatzeko beharrezkoa den informazio oro jasotzen duen berri bat abiatzeko.

BTPko 28.4. klausulan zera adierazten da:

“4. Kalitate-parametroak (KP). Zerbitzuaren kalitatea Gipuzkoako Foru Aldundiko langileek eurek edo hark izendatutako langileek balioetsiko dute, Lurraldebus sistemetan eta erabilitako aplikazioetan eskuragarri dauden datuetatik abiatuz. Horretarako, bi parametro mota erabiliko dira: parametro neurgarriak eta hautemandako kalitate-adierazleak.

Parametro neurgarriak (\pm % 1): ustiapenaren datu objektiboekin bat datoz, esate baterako, puntualtasuna irteeran, burutu gabeko zerbitzuak, egindako ikuskapenen emaitzak, zerbitzuaren aukeraketa egokia gidariaren aldetik, atzerapenak ibilgailuak ordeztzeko egutegian, etab. (V.

Y eso lo dice precisamente quien, por su condición de actual operador de varias de las líneas incluidas en la concesión, es perfecto concededor del funcionamiento del sistema Mugi, basado en descuentos progresivos a los usuarios y en la correspondiente compensación económica a los operadores.

A mayor abundamiento, la cláusula 28.1 del PPT deja claro que la Diputación Foral de Gipuzkoa participará en la financiación de los costes derivados del servicio como compensación por las obligaciones de servicio público impuestas y no cubiertas por los ingresos generados.

Por tanto, debe rechazarse la alegación de la recurrente y actual operadora de falta de información acerca de este extremo.

DECIMOSÉPTIMO.- En relación con los parámetros de calidad cuya evaluación se regula en el PPT, la recurrente afirma que los pliegos no indican cuáles son los valores umbrales que se tomarán como referencia para los distintos indicadores, lo cual le impediría presentar una oferta completa, coherente y económicamente viable y sería motivo suficiente para dejar sin efecto la licitación e iniciar una nueva que incluya toda la información necesaria para la correcta formulación de las ofertas.

La cláusula 28.4 del PPT dice así:

“4. Parámetros de calidad (PC). La calidad del servicio será valorada por personal propio de la Diputación Foral de Gipuzkoa o por quien ésta designe, a partir de los datos disponibles en los sistemas Lurraldebus y en las aplicaciones utilizadas. Para ello se emplearán dos tipos de parámetros: parámetros medibles e indicadores de calidad percibida.

Parámetros medibles (\pm 1%): se corresponden con datos objetivos de la explotación tales como puntualidad en la salida, servicios no realizados, resultados de las inspecciones realizadas, elección correcta del servicio por parte del conductor, retrasos en el calendario de sustitución



eranskina).

de vehículos, etc. (Anexo V).

Hautemandako kalitate-adierazleak (\pm % 1):

Indicadores de calidad percibida (\pm 1%):

- a) Inkestak egin ahalko dira zerbitzuaren erabiltzaileen aldetik.
- b) Jasotako erreklamazioak (arrapalen funtzionamendua, kartelak, garbiketak, atzerapenak edo beste ez-betetze batzuk, etab.). (V. eranskina).

- a) Se podrán realizar encuestas entre los usuarios del servicio.
- b) Las reclamaciones recibidas (funcionamiento de rampas, cartelería, limpieza, retrasos u otros incumplimientos...). (Anexo V).

Kalitatearen ebaluazioaren emaitzak likidazioaren emaitza bilketaren ondoriozko diru-sarreraren % 2ra arte areagotu edo murriztu dezake”.

El resultado de la evaluación de calidad podrá incrementar o disminuir el resultado de la liquidación hasta un 2% de los ingresos por recaudación”.

BTPko V. eranskinean (kalitate-parametroen ebaluazioa) kalitate neurgarrien adierazleak nahiz erabiltzaileak hautemandako asebetetzearen adierazlea ebaluatzeko erabiliko diren formulak xehetasunez deskribatzen dira, ebaluazioaz arduratzen diren teknikariek horietako bakoitzerako zehaztutako betetzeko atalase positibo eta negatiboen arabera.

En el Anexo V del PPT (Evaluación de los parámetros de calidad) se describen con detalle las fórmulas mediante las cuales se evaluarán tanto los indicadores de calidad mesurables como el indicador de la satisfacción percibida por el usuario, en función de los umbrales positivos y negativos de cumplimiento que los técnicos encargados de la evaluación definan para cada uno de ellos.

Kalkulatutako adierazleen emaitza modura gehienez 200 puntuko puntuazioa eta -200 puntuko puntuazio minimo bat eskuratuko dira, adierazle neurgarrien eta hautemandako kalitatearen adierazleen artean banatuta. Adierazle bakoitzaren, adierazle neurgarria eta hautemandako adierazlea, emaitzaren batura osoa bidaiarien aldetik jasotako diru-sarrerari likidazioaren emaitzan aplikatzeko portzentajea izango da.

Como resultado de los indicadores calculados se obtendrá una puntuación máxima de 200 puntos y una puntuación mínima de -200 puntos, repartida entre los indicadores mesurables y los de calidad percibida. La suma total del resultado de cada indicador, indicador mesurable e indicador percibido, será el porcentaje a aplicar a los ingresos recaudados por viajeros en el resultado de la liquidación.

Saileko txosten batek oroitarazten duenez, helburua kalitatezko zerbitzu bat ematea da eta operadoreak modu iraunkorrean lan egin behar du hori lortzeko. Eta, halaber, zehazten duenez, operadorea ez zigortzeko, teknikariek, atalaseak finkatzeko garaian, kanpoko balizko alderdi ausazkoak balioesten dituzte, zerbitzua behar bezala ematea eragoz dezaketen ezinbesteko arrazoi modura.

El informe del departamento recuerda que el objetivo es prestar un servicio de calidad y que el operador debe trabajar de forma constante para alcanzarlo. Y precisa asimismo que, para no penalizar al operador, los técnicos, a la hora de fijar los umbrales, valoran posibles aspectos aleatorios externos, como causas de fuerza mayor que puedan impedir la correcta prestación del servicio.

Finean, kalitate-parametroen ebaluazioa behar bezala formulatuta dago BTPn eta arrazoi hau ukatu egin behar da.

En definitiva, la evaluación de los parámetros de calidad está correctamente formulada en el PPT y el motivo debe ser rechazado.

HEMEZORTZIGARRENA.- BTPko 16.3. eta

DECIMOCTAVO.- De las cláusulas 16.3 y 28.7



28.7. klausulei dagokienez, errekurtsogileak deduzitzen duenez, ibilgailuen energia-efizientziaren ondorioz aurrezten den erregaia birritan egotzen da kostuen egituran: ibilgailu hibrido berrien kontsumoan % 20 murriztuz eta X faktorea aplikatuz kostuak eguneratzeko formulatan. Eta, bere ustez, deuseztatgarritasun akats bat izango litzateke hori, lizitazioa baliogabetu eta zuzenbidearen arabera beste bat egitea behartuko lukeena.

BTPko 28.7. klausulan, kostuen eguneraketari buruzkoan, xedatzen denez, lehendabiziko urtearen osteko ekitaldietarako kilometroko prezioa kostuen oinarritzko osagaien zerrenda eta errepide bidezko bidaiarien garraio erregularreko kontratuetako prezioen berrikuspenerako formula mota orokorrak ezartzen dituen otsailaren 19ko 75/2018 Errege Dekretuko II. eranskinean jasotzen diren prezioen berrikusketarako formula moten arabera eguneratuko da; zehazki, 6. formula: autokar bidezko ibilbidea eta geraldirik erabili gabeko batez besteko ibilbidea.

Formula horrek efizientzia-faktore bat sartzen du, X ikurrarekin islatua, aipatu errege dekretuko 3. artikularen arabera, kontratuko preziora kontratistek jasanarazitako kostuen murrizketak eramaten dituen aldizka, enpresa eficiente eta ongi kudeatuaren printzipioen arabera estimatuak, gasolioaren kontsumoan izandako murrizketaren ondorioz. Errege dekretuaren aitzinsolasarekin bat etorriz, erregaia kontsumoa da enpresariaren portaera eficientea akuilatzeke mekanismoak sartzeko aukera gehien ematen dituen kostuetako egiturako osagaia.

75/2018 Errege Dekretuko 4. artikuluari jarraiki, X faktorearekin, errege dekretua onartu zen egunetik faktore horren berrikuspen bakoitzeko egunera bitartean, errepide bidezko bidaiarien garraio kolektiboko ibilgailu berrien kontsumoan izandako murrizketa, leko hainbestean adierazita, estimazio modura kuantifikatzen da. Haren balioa zeron ipintzen da hasiera batean eta bost urtean behin berrikusi egingo da, errege dekretua

del PPT la recurrente deduce que el ahorro de combustible por la eficiencia energética de los vehículos se imputa dos veces en la estructura de costes: por la reducción del 20% en el consumo de los nuevos vehículos híbridos y mediante la aplicación del factor X en la fórmula de actualización de costes. Y entiende que se trata de un vicio de anulabilidad que obligaría a dejar sin efecto la licitación y a realizar una nueva conforme a Derecho.

La cláusula 28.7 del PPT, relativa a la actualización de costes, dispone que para los ejercicios posteriores al primer año el precio por kilómetro se actualizará de acuerdo con una de las fórmulas tipo de revisión de precios que contempla el anexo II del Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera; concretamente la fórmula 6: ruta con autocar y recorrido medio sin uso de estación.

Esa fórmula introduce un factor de eficiencia representado por el símbolo X, que, según el artículo 3 del citado real decreto, traslada periódicamente al precio del contrato las reducciones de los costes soportados por los contratistas, estimadas bajo los principios de empresa eficiente y bien gestionada, como consecuencia de la disminución en el consumo de gasóleo experimentada. De acuerdo con el preámbulo del real decreto, el consumo de combustible es el componente de la estructura de costes más susceptible de introducir mecanismos que incentiven el comportamiento eficiente del empresario.

Conforme al artículo 4 del Real Decreto 75/2018, el factor X cuantifica de modo estimativo la reducción, expresada en tanto por uno, experimentada por el consumo de los vehículos nuevos de transporte colectivo de viajeros por carretera, estimada bajo principios de eficiencia, desde la fecha de aprobación del real decreto hasta la fecha de cada revisión de dicho factor. Su valor se fija inicialmente en cero y será revisado cada



argitaratzen den egunetik zenbatzen hasita.

cinco años contados desde la fecha de publicación del real decreto.

Aurrekoaren kalterik gabe, Gipuzkoako Foru Aldundiak garraio publikoak ingurumenean sorrarazten dituen eraginak murriztearekin lotutako alternatiba teknologiko bat planteatzen du.

Con independencia de lo anterior, la Diputación Foral de Gipuzkoa plantea una alternativa tecnológica ligada a la reducción de los efectos del transporte público en el medio ambiente.

Testuinguru horretan, BTPko 16. klausulan zera ezartzen da:

En ese contexto, la cláusula 16 del PPT establece lo siguiente:

“16. Ibilgailuen flota berritzeko irizpideak.

“16. Criterios de renovación de flota de vehículos.

1. Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Sailaren helburu estrategikoa da iraunkorrak diren eta ingurumena gehiago errespetatzen duten mugikortasunerako sistemetara egitea.

1. Es objetivo estratégico del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa avanzar hacia sistemas de movilidad más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

Horretarako, autobus hibrido elektriko eta diesel autobusen emisioak neurtu eta alderatzeko eta horien energia-efizientzia balioesteko ikerketa bat egin da. Txostenean egiazko errendimendua, emisioak eta Gipuzkoako lurraldearen testuinguruan haiek duten errentagarritasuna agerrarazten du.

Para ello se ha elaborado un estudio para medir y comparar las emisiones de los autobuses híbridos eléctricos y Diésel y valorar su eficiencia energética. El informe muestra el rendimiento real, las emisiones y la rentabilidad de los mismos en el contexto del territorio de Gipuzkoa.

Aztertutako datuen arabera ondorioztatzen denez, autobus hibridoak % 24 gasolio aurrezten du eta 27 CO₂ Ton gutxiago emititzen du atmosferara urte batean.

Los datos analizados concluyen que el autobús híbrido ahorra un 24% de gasoil y emite 27 Ton menos de CO₂ a la atmósfera en un año.

2. Horren ondorioz, eta aurreko klausulan zehaztu den eran, emakida honetako ibilgailuen berrikuntza eta gaineratzea soilik ibilgailu hibrido elektrikoak hartuz egingo da. Edozein kasutan, ibilgailu berria hartu aurretik, esleipendunak Gipuzkoako Foru Aldundiaren baimena izan beharko du.

2. Consecuentemente, y tal como se ha definido en la cláusula anterior, la renovación y adscripción de los vehículos de esta concesión se realizará únicamente mediante la adquisición de vehículos híbridos eléctricos. En todo caso, con carácter previo a la adquisición del nuevo vehículo, el adjudicatario deberá contar con la autorización de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

3. Emakidan erregai kontsumoak kalkulatzeko aldera, % 20ko aurrezpen berariazko bat aplikatuko da flotara gaineratutako unitate bakoitzean, aintzatetsitako kontsumo osorako bere proportzionaltasunarekin”.

3. A los efectos de cálculo de consumos de combustible en la concesión, se aplicará un ahorro expreso del 20% a cada nueva unidad incorporada a la flota, con su correspondiente proporcionalidad al consumo total considerado”.

Horrenbestez, saileko txostenean ondorioztatzen den eran, BTPko 28.7. eta 16.3. klausuletan bi kontzeptu ezberdin aipatzen dira, gainjarri egin behar direnak emakidaren kostuak kalkulatzeko.

Consecuentemente, como concluye el informe del departamento, las cláusulas 28.7 y 16.3 del PPT se refieren a dos conceptos distintos que se deben superponer para el cálculo de los costes de la concesión.

HEMERETZIGARRENA.-

Azkenik, errekurtsogileak baieztatzen duenaren aurka, BTPn ez da inolako inkoherentziarik ikusten emakidaren kostuen egitura konfiguratzerakoan.

DECIMONOVENO.- Por último, contrariamente a lo que afirma la recurrente, no se aprecia en el PPT ninguna incoherencia al configurar la estructura de costes de la concesión.



BTPko 14. klausulan emakidara lotutako ondareen eta emakidara atxikitako ondareen arteko bereizketa egiten da.

Emakidara lotutako ondareak dira zerbitzua behar bezala ustiatzeko eta kontratua egoki egikaritzeko beharrezkoak direnak:

- Zerbitzuko ibilgailuen flota.
- Informazio eta kudeaketarako sistema eta ekipamenduak; zehazki, ULS sistema (Ustiapenerako Laguntza Sistema) eta ezeztapen eta ordainketarako sistemak.
- Bulego, kotxe-toki, tailer eta aparkalekuetako instalazioak.
- Hala badagokio, balego, salmentarako kabinak edo bestelako instalazioak.

Ondare horiek zerbitzuaren eskuragarri ipiniko dira emakidadunaren aldetik modu eskusiboan.

Emakidara atxikitako ondareak kilometroko prezioaren bidez konpentsatzekoak diren lotutako ondareak dira eskusiboki. BTPko 28.8. klausulan gaineratutako ondareen amortizazioa Gipuzkoako Foru Aldundiaren aldetik konpentsatzeko kostu finkoen artean barneratzen dira.

Bada, Ustiapen Planean jasotzen den ikerketa ekonomikoko 4.2 ataleko (kostuen egitura 2016an) 4.2.6. azpiatalean (amortizazioak eta ibilgailu berriak) deduzitzen den eran, amortizazioa konpentsatu egiten zaien emakidara atxikitako ondare bakarrak ibilgailuen flota eta haietan sartutako ekipamendua dira.

Horrela islatzen da BTPko IV. eranskinean (Kostuen egitura osatzen duten elementuei buruzko adierazleak), 1. atalean (Emakidara egozgarri diren zuzeneko kostuen definizioa), b)

La cláusula 14 del PPT distingue entre bienes afectos y bienes adscritos a la concesión.

Son bienes afectos a la concesión todos aquellos que sean necesarios para la explotación adecuada del servicio y la ejecución del contrato:

- La flota de vehículos del servicio.
- Los sistema y equipos de información y gestión; en particular el sistema SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación) y los sistemas de cancelación y pago.
- Las instalaciones fijas de oficinas, cocheras, talleres y zonas de aparcamiento.
- En su caso, si existieran, las cabinas de venta u otras instalaciones.

Estos bienes serán puestos a disposición del servicio por parte de la concesionaria de forma exclusiva.

Los bienes adscritos a la concesión son exclusivamente aquellos bienes afectos a la misma que sean objeto de compensación a través del precio por kilómetro. En la cláusula 28.8 del PPT la amortización de los bienes adscritos se incluye entre los costes fijos que son objeto de compensación por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Pues bien, como se deduce del subapartado 4.2.6 (amortizaciones y nuevos vehículos) del apartado 4.2 (estructura de costes a 2016) del estudio económico integrante del Plan de explotación, los únicos bienes adscritos a la concesión cuya amortización es objeto de compensación son la flota de vehículos y el equipamiento embarcado en ellos.

Así se refleja en el anexo IV del PPT (Indicaciones sobre los elementos que componen la estructura de costes), apartado 1 (Definición de los costes directos imputables a la concesión),



hizkian (Atxikitako ondareen amortizazioa):
“Kapitulu honetan emakidara esleitutako ibilgailuen eta
hazietan sartutako ekipamenduen balio-galeraren kostua
jasotzen da. Aintzatesteko amortizazio aldia 10 urtekoa
ibilgailuen kasuan eta 4 urtekoa sartutako ekipamenduen
kasuan”.

BTPko 6. eta 14.3. klausulekin bat etorritik,
emakidara atxikitako ondareak, hau da, ibilgailuak
eta hazietan sartutako ekipamenduak, izango
lirateke kontratua amaitu edo etetean Gipuzkoako
Foru Aldundiari itzuliko litzazkiokkeen bakarrak.

BTPko IV. eranskineko 2. atalean (Emakidara
egozgarri diren zeharkako kostuen definizioa), b)
hizkian (Tokiko berezko amortizazio kostuak eta
instalazio teknikoak), lizitatzailaren aldetik
amortizazio modura zenbatetsi daitezkeen gastuen
kontzeptuak ageri dira (kotxe-tokien eraikina,
tailerreko instalazioak, tresneria eta makineria),
eta gauza bera gertatzen da 3. atalean (Emakidaren
administrazioaren gastu orokorrak), b) hizkian
(Kotxe-tokietatik bereizitako bulego eraikinen,
informatikako aplikazio eta ekipamenduen,
bestelako laguntzarako ibilgailuen eta bestelako
ibilgetuen amortizaziorako kostua). Baina ondare
horietako bakar bat ez da emakidara atxikitako
ondarea, eta horien amortizazioa ez da
Gipuzkoako Foru Aldundiaren aldetik
kompentsatzekoa, eta ez zaizkio Foru
Administrazioari itzuliko emakidara amaitzean.

HOGEGARREN.- Ez da antzeman fede txarrik
edo ausarkeriarik errekurtsoa aurkeztean,
Auzitegia errekurtsogileari isun bat jartzera
eraman dezakeena, SPKLk 58.2 artikuluan
aurreikusitakoaren arabera.

Horren arabera, Kontratazio Alorreko
Errekurtsoetarako Foru Auzitegi Administratiboak

ERABAKITZEN DU

Ezestea COMPAÑÍA DEL TRANVÍA
ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN A
TOLOSA, S.A. (TSST) enpresak aurkeztutako
kontratazio alorreko errekurtso berezia.

letra b) (Amortización de bienes adscritos): “*Este
capítulo contempla el coste de depreciación de los vehículos
asignados a la concesión y de los equipos embarcados en
los mismos. El periodo de amortización a considerar es de
10 años en el caso de los vehículos y de 4 años en el caso de
los equipos embarcados*”.

De acuerdo con las cláusulas 6 y 14.3 del PPT, los
bienes adscritos a la concesión, esto es, los
vehículos y los equipos embarcados, son los
únicos que revertirán a la Diputación Foral de
Gipuzkoa a la finalización o resolución del
contrato.

En el apartado 2 del citado anexo IV del PPT
(Definición de los costes indirectos imputables a
la concesión), letra b) (Coste amortización locales
propios e instalaciones técnicas) figuran conceptos
de gasto que pueden ser contabilizados por el
licitador como amortizaciones (edificio de
cocheras, instalaciones de taller, utillaje y
maquinaria), y lo mismo sucede en el apartado 3
(Gastos generales de administración de la
concesión), letra b) (Coste de amortización de
edificios de oficinas separados de las cocheras, de
aplicaciones y equipos informáticos, de otros
vehículos de apoyo, de otro inmovilizado). Pero
ninguno de estos bienes son bienes adscritos a la
concesión, ni su amortización es objeto de
compensación por parte de la Diputación Foral de
Gipuzkoa, ni serán objeto de reversión a la
Administración foral al término de la concesión.

VIGÉSIMO.- No se aprecia en la interposición
del recurso la existencia de mala fe o de temeridad
que mueva al Tribunal a imponer a la recurrente
una multa en los términos previstos en el artículo
58.2 LCSP.

En su virtud, el Tribunal Administrativo Foral de
Recursos Contractuales

ACUERDA

Desestimar el recurso especial en materia de
contratación interpuesto por la COMPAÑÍA DEL
TRANVÍA ELÉCTRICO DE SAN SEBASTIÁN
A TOLOSA, S.A. (TSST).



Sektore Publikoko Kontratuen Legeak 59.1 artikuluan xedatutakoaren arabera, ebazpen honen aurka administrazioarekiko auzi errekurtsoa aurkeztu ahal izango da Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzietako Aretoan, erabaki hau jakinarazten den egunaren biharamunetik hasi eta bi hilabeteko epean.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.1 LCSP, contra esta resolución cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el plazo de dos meses contado a partir del día siguiente al de su notificación.

Donostia, 2021eko martxoaren 9a / San Sebastián, 9 de marzo de 2021.