



Lehendakaria / Presidente

Juan Ramón Ciprián Ansoalde

Resolución 2/2019 ebazpena

Recurso 6/2018 errekurtsoa

Idazkari - Kidea / Vocal - Secretaria

M^a Aranzazu Arana Learte

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) ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS) elkarteak aurkeztutako kontratazio alorreko errekurtso 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 ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS) 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 Auzitegiko erregistroan aurkeztutako idazki bidez, AVITRANS elkarteak kontratazio-alorreko errekurtso berezia jarri zuen ebazpen honen hasieran adierazitako agirien aurka.

BIGARRENA.- Biharamunean Auzitegiak idazkia helarazi zion Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari, errekurtsoaren kopia atxikita zuena, espedientea eta errekurtsoaren inguruko txostena eskatuta. Hori gutzia irailaren 21ean sartu zen Auzitegiaren erregistroan.

HIRUGARRENA.- Urriaren 15ean, proposamenak aurkezteko epea amaitzen zen egunean alegia, Auzitegiak Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentura jo zuen, proposamenak aurkeztu zituzten lizitatuzaileei buruzko informazioa eskatuz, ondoren haiei errekurtsoaren berri emateko.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Mediante escrito presentado en el registro del Tribunal el día 27 de agosto de 2018, AVITRANS 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 mismo. Todo lo cual tuvo entrada en el registro del Tribunal el día 21 de septiembre.

TERCERO.- 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.

Eskaera horri erantzunez, departamentuak adierazi zuen lizitatzailerik hauek aurkeztu dituztela eskaintzak:

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

LAUGARRENA.- Kontuan hartuta 9/2017 Legeak, azaroaren 8koak, Sektore Publikoko Kontratuak, 56.3 artikuluan xedatutakoa, Auzitegiak errekurtsoaren berri eman zien lizitatzailerik, 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 arabera direla ulertzen baitzuen.

ZUZENBIDEZKO OINARRIAK

Errekurtsoaren onargarritasuna

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

Beraz, errekurritutako agiriaren aurka kontratazio alorreko errekurtso berezia jar daiteke, hala xedatzen baitu 9/2017 Legeak, azaroaren 8koak, Sektore Publikoko Kontratuak, 44. artikuluan 1.c) eta 2.a) ataletan.

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

En respuesta al requerimiento el departamento informó que han presentado ofertas los siguientes licitadores:

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

CUARTO.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, 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 solicita la desestimación del recurso por entender que las condiciones de la licitación se ajustan a Derecho.

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 lo tanto, el pliego recurrido es susceptible de recurso especial en materia de contratación por así disponerlo los apartados 1.c) y 2.a) del artículo 44 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (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.



BIGARRENA.- Errekurtsoa Sektore Publikoko Kontratuen Legeak 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.- Errekurtsogilea errekurtsoa jartzeko legitimatuta dago, hala xedatzen baitu Sektore Publikoko Kontratuen Legeak 48. artikuluan, eta 814/2015 Errege Dekretuak, irailaren 11koak, kontratuen alorreko erabakiak berrikusteko prozedura berezien Erregelamendua onartzekoak, 24.1 artikuluan, aurkaratzen dituen agirien kontratuaren xedearekin zerikusia duten interesak ordezkatzeko dituen elkarteak delako, eta bertako kideen interes kolektiboak defenditzen dituelako.

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, neurri batean, AUTOBUSES BETOÑO SL enpresak jarritako kontratazio arloko 3/2015 errekurtso

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.- La recurrente está legitimada para interponer el presente recurso, pues se trata de una asociación representativa de intereses relacionados con el objeto del contrato cuyos pliegos impugna, y actúa en defensa de los intereses colectivos de sus asociados, por lo que concurren los requisitos exigidos por el artículo 48 LCSP y el artículo 24.1 del Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual, aprobado por Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre.

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 en parte el recurso especial en materia de contratación 3/2015 interpuesto por AUTOBUSES BETOÑO S.L.,

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 EAeko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietarako Salak 2016ko urriaren 13an emandako epaiak, ezetsi egin baitzuen 280/2015 errekurtsio 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 hartuta Eusko Legebiltzarraren 4/2004 Legeak, martxoaren 18koak, Errepideko Bidaiari Garraioarenak, 24.2 artikuluan xedatutakoa, enpresa hauek jarraitu zuten eta jarraitzen dute 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

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 4/2004 del Parlamento Vasco, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros 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 de las mismas, seguían y siguen 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



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 agirien aurka, AVITRANSEk kontratazio gaietako errekurtso berezi hau jarri zuen, lizitazioa ezeztatu eta baliogabetzeko, eta, hala balegokio, lizitazio berri bat egiteko, bere idatzian adierazitakoaren arabera.

Errekurtsoaren zioak

BOSGARRENA.- Kontratuaren administrazio klausula partikularren agiriko 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.

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 errekurtsoa jartzen duen elkarteko kide diren enpresa gehienek parte hartu ahal izatea; izan ere, gaur egun batek besterik ezingo luke parte hartu, eta horrek, errekurtsogilearen iritziz, argi uzten du baldintza honen neurrigabekeria.

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 AVITRANS interpone el presente recurso especial en materia de contratación con la pretensión de que se anule y deje sin efecto la licitación y se proceda, en su caso, a realizar una nueva en los términos señalados en su escrito.

Motivos del recurso

QUINTO.- El apartado 11.1 del cuadro de características del pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato 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.

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 la mayoría de las empresas miembros de la asociación recurrente, ya que en la actualidad solo podría participar una, lo que evidenciaría, a su juicio, la desproporción del requisito.

Bestalde, 11.2 apartatuan ezarrita dagoenez, kaudimen tekniko edo profesionala egiaztatzeko, ezinbestekoa da enpresa lizitatuak jardura egoki egin izanaren ziurtagiria aurkeztea, administrazio eskudunak egindakoa, eta gutxienez 3 urteko esperientzia izatea, deialdi hau baino lehenago, erabilera orokorreko edo bereziko bidaiarien errepideko garraio erregularreko herriarteko zerbitzua eskaintzen, gutxienez 40 autobus erabilia.

Errekurtsogileak dio aurreko lizitazioan baldintza hori bera zegoela jasota, baina 20 autobusekin, eta autobus kopuruaren gehikuntza hori ez dagoela justifikatuta; gainera, horrela kanpoan uzten dira probintzian dauden sektoreko enpresa ia guztiak.

SPKLko 74. artikulua araberak, sektore publikoarekin kontratuak egin ahal izateko, enpresaburuek gutxienezko baldintzak bete behar 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-, SPKLko 87.1.a) artikulua ezartzen du urteko gutxienezko negozio bolumena ez dela kontratuaren balio zenbatetsiaren bat eta erdi halako baino handiagoa izango.

Kontratazio Alorreko Errekurtsuotarako 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

Por otra parte, el apartado 11.2 dispone que la solvencia técnica o profesional de las empresas licitadoras podrá acreditarse mediante un certificado de correcto desempeño emitido por la Administración competente, de una experiencia de tres años inmediatamente anteriores a la presente convocatoria en la prestación de, al menos, un servicio interurbano de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especial de, como mínimo, 40 autobuses.

La recurrente aduce que en la anterior licitación se solicitaba lo mismo pero con 20 autobuses, y que el aumento no se justifica y supone la práctica eliminación de las empresas del sector de la provincia.

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 vinculados 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



zenbatekoarekin lotura izan behar dute eta ezin dute eragin diskriminatzailearik izan, (abendua 19ko Administrazio Kontratazioko Kontsulta Batzordea) eta ezingo da diskriminatzaileat jo lizitatzaille batzuek ezarritako baldintzak betetzea eta beste batzuek, ez; gainera, 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 lizitatzailleari.

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 egikaritzeko eska daitezkeen kaudimen-betekizunen arteko proportzionaltasuna erabakitzeke. Ezin da baieztatu kontratuaren aurrekontuaren gainera 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".

Lizitatutako kontratuan bidaiarien garraiorako hemezortzi linea ustiatu behar dira (hamalau egunez eta lau gauez); urtean 3.155.522,30 kilometro egingo dira, gehi beste 60.000 kilometro zerbitzu berezietarako; 6.406.772 bidaia urtean; kontratuaren hasierako iraupena hamar urtekoa izango da; eta kontratu osoaren balio zenbatetsia, hamar urterako gehi aurreikusitako luzapenerako, aurreikusitako gehieneko aldaketak barne, 211.420.802,08 euro da. Kontratuaren lehen urterako, urteko aurrekontu zenbatetsia 9.220.179,59 euro da, eta emakida ustiatzeko ibilgailu kopuru zenbatetsia 41.

Hau da, kontratua konplexua da ikuspegi teknikitik, eta dimensio ekonomiko handia du; horregatik, zerbitzua itundutako baldintzetan eman ahal izateko nahikoa kaudimen tekniko eta ekonomiko eduki behar du esleipendunak.

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 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".

El contrato licitado supone la explotación de dieciocho líneas de transporte de viajeros (catorce diurnas y cuatro 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. El presupuesto anual estimado del primer año del contrato asciende a 9.220.179,59 euros y el número estimado de vehículos para explotar la concesión es de 41.

Es decir, el contrato es complejo desde el punto de vista técnico y tiene una elevada dimensión económica, lo que exige que el adjudicatario tenga la solvencia técnica y económica suficiente para poder llevar a cabo la prestación en las

condiciones pactadas.

Hori bai, kontratuaren ezaugarriak kontuan hartuta, ez da neurritz kanpoko eskatzea, batetik, gutxienez 3 urteko esperientzia izatea, deialdi hau baino lehenago, erabilera orokorreko edo bereziko bidaiarien errepideko garraio erregularreko herriarteko zerbitzua eskaintzen, gutxienez 40 autobus erabilita; eta, bestetik, 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.

Eskatzen den kaudimenarekin bermatu nahi da emakidadunak beharrezkoak diren baliabide tekniko eta ekonomikoak edukitzea, beregain hartzen dituen obligazioei erantzun ahal izateko, kontratuak hasieran iraungo duen hamar urteko eperako, eta, hala balegokio, aurreikusten den luzapen aldiko bost urteetarako, hartara bermatzeko bidaiarien herriarteko garraio zerbitzua, zeinaren titularra Gipuzkoako Foru Aldundia baita, egoki emango dela, herritarren beharrei erantzunez.

Bestalde, garbi dago adjudikazio prozedurak ezin duela egon enpresa gipuzkoarrentzat erreserbatuta, eta prozeduran parte har dezakeela eskatutako kaudimena egiaztatzen duten enpresa espainiar nahiz atzerriar orok, bai banaka, bai beste batzuekin elkartuta.

Horregatik guztiagatik, ezetsi egin behar da eskatutako kaudimenari buruzko inpuñazio arrazoia.

SEIGARRENA.- Kontratuaren preskripzio teknikoan agiriko 20.1 apartatuak honela dio: *«Enpresa esleipendunak zerbitzua emateko behar den instalazio finko bakar bat eduki beharko du. Instalazio horrek behar adinako tamaina izango du adskribatutako flota osoaren funtzionamendu normala bermatzeko, eta une bakoitzean atxikitako flotarako aparkaleku estalia, tailerra eta bulegoak izango ditu. Gainera, bertan lan egiten duten gizon eta emakumeentzako egokitutako komun, aldagela eta*

Ahora bien, dadas las características del contrato, no puede considerarse desproporcionado exigir una experiencia de tres años inmediatamente anteriores a la presente convocatoria en la prestación de, al menos, un servicio interurbano de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especial de, como mínimo, 40 autobuses, y 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.

Lo que se pretende con la solvencia exigida es asegurar que el futuro concesionario tenga los recursos técnicos y económicos necesarios para poder hacer frente a las obligaciones que asume durante los diez años de duración inicial del contrato y, en su caso, durante los cinco años de prórroga previstos, de modo que el servicio público de transporte interurbano de viajeros, del que es titular la Diputación Foral de Gipuzkoa, se preste de forma adecuada para satisfacer las necesidades de la comunidad.

Por otra parte, es evidente que el procedimiento de adjudicación no puede estar reservado a las empresas guipuzcoanas, y que pueden concurrir empresas españolas y extranjeras que acrediten la solvencia requerida, bien de forma individual o en unión con otras.

Por todo ello, el motivo de impugnación relativo a la solvencia exigida debe ser desestimado.

SEXTO.- El apartado 20.1 del pliego de prescripciones técnicas del contrato dice que *“la empresa adjudicataria dispondrá de una única instalación fija necesaria para la prestación del servicio. Esta instalación deberá disponer del tamaño suficiente que garantice el normal funcionamiento de la totalidad de la flota adscrita, abarcando zona de aparcamiento cubierto para la flota adscrita en cada momento, taller y oficinas. Estas instalaciones además deberán estar adaptadas en cuanto a baños, vestuarios*



itxarongelak ere izango dituzte instalazio horiek. Era berean, adskribatutako ibilgailuak zaindu eta mantentzeko behar diren elementuak ere izango dituzte. Bestalde, Lurraldebus-sistemak behar bezala funtzionatzeko behar den zuntz optiko bidezko azpiegitura ere edukiko dute.».

Errekurtsogileak alegatu duenez, 2015eko lizitazioan, beharrezkoak ziren instalazio finkoak ez ziren instalazio bakar batetara mugatzen, eta horien artean ez zen sartzen flota osoarentzako aparkaleku estali bat. Bere iritziz, enpresa txiki eta ertainen parte-hartzea mugatu egiten da, eta eragotzi egiten du egungo operadoreek beren instalazioak erabiliz -eta beharrezkoak izan litezkeen beste batzuekin osatuz- kontratua eskuratu ahal izatea; horrek, errekurtsogilearen iritziz, mugatu egiten du probintziako enpresen aukerak, eta mesede egiten die probintziaz kanpoko enpresa handiei.

Horri buruz adierazi behar da ezen, departamentuak igorri duen txostenaren arabera, emakida bakarra eta adjudikaziodun bakarra izango direnez, instalazio finko bakar bat edukitzeak ahalbidetzen duela Lurraldebuseko sistema guztiak kudeatzea, ustiapenaren kontrol tekniko eta ekonomikorako, eta horretarako beharrezkoak diren bitarteko teknikoaren instalazioa ekonomizatzen duela. Gainera, instalazio bakarra edukitzeak kostuak murrizten ditu, zalantzarik gabe, egungo hiru operadorei egin zaizkien kontu-ikuskapenen arabera 528.000 euro jaso baitira kontzeptu horretan, eta lizitazio berriak, aldiz, 240.000 euro aurreikusi ditu, zerbitzu hau kudeatzeko beharrezkoak diren ezaugarriak dituen pabiloi baten merkatuko prezioa kontsultatu ondoren.

Beraz, ezin da ondorioztatu preskripzio teknikoaren agiriko baldintza hau kontratua lehiara zabaltzea eragozten duen oztopo justifikatu gabea denik, ez eta enpresariak adjudikazio prozedura honetan berdintasun baldintzetan parte hartu ahal izatea eragozten duenik ere; eta, hortaz, ez du urratzen SPKLko 126.1 artikulua.

y zona de descanso para atender las necesidades propias de los hombres y mujeres que trabajarán en las mismas. Asimismo deberá disponer de aquellos elementos necesarios para el cuidado y mantenimiento de los vehículos adscritos. También contarán con la infraestructura de comunicaciones vía fibra óptica necesaria para el correcto funcionamiento del sistema Lurraldebus”.

La recurrente alega que en la licitación de 2015 las instalaciones fijas necesarias no se limitaban a una única, ni incluían un aparcamiento cubierto para la totalidad de la flota. En su opinión, se restringe la participación de la pequeña y mediana empresa, evitando que las actuales operadoras puedan acceder al contrato utilizando sus instalaciones, complementadas con aquellas otras que pudieran precisar, lo que limita, según afirman, el acceso de las empresas de la provincia y beneficia a grandes empresas ajenas a la provincia.

Al respecto cabe señalar, de acuerdo con el informe emitido por el departamento, que al tratarse de una única concesión y de una única adjudicataria, una única instalación fija facilita la gestión de todos los sistemas de Lurraldebus que permiten el control técnico y económico de la explotación y economiza la instalación de los medios técnicos necesarios para ello. Adicionalmente supone una innegable reducción de costes, ya que las auditorías realizadas a las tres operadoras actuales reflejan un importe por este concepto de 528.000 euros, mientras que en la nueva licitación se ha previsto una cuantía de 240.000 euros, tras consultar el precio de mercado de un pabellón con las características necesarias para explotar el servicio en cuestión.

Por tanto, no puede concluirse que esta exigencia del pliego de prescripciones técnicas constituya un obstáculo injustificado a la apertura del contrato a la competencia, ni vulnere el acceso de los empresarios al procedimiento de adjudicación en condiciones de igualdad, por lo que no infringe el artículo 126.1 LCSP.

ZAZPIGARRENA.- Errekurtsioak oinarritzat hartzen duen beste arrazoietakoa bat da sortaka lizitatzeko aukerarik ez izatea. Hori, errekurtsogilearen iritziz, ez dago justifikatuta, SPKLko 99.3 artikuluan xedatutakoari jarraituz.

Izan ere, artikulua horren 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 –espedientean behar bezala zehaztu beharko dira–. Artikulu horretan jarraitzen du esanez, nolana ere, eta kontratuaren objektua sortaka ez zatitzea justifikatzeko, baleko arrazoitzat joko dela kontratuaren objektuan jasotako prestazioak modu independentean emateak zailtasunak ekartzea kontratua ikuspuntu teknikoak zuzen egikaritu dadin; edo kontratua zuzen ez egikaritzeko arriskua etortzea haren objektuaren izaeratik, 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.

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 teknikoaren agiri I. eranskinean jaso zen.

SÉPTIMO.- Otro de los motivos en los que se funda el recurso es la imposibilidad de licitar por lotes, lo cual, en opinión de la recurrente, no está justificado en los términos exigidos por el artículo 99.3 LCSP.

Este precepto 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 dificultara 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 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.

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 (Boletín Oficial de Gipuzkoa de 24 de julio), que figura incorporado como anexo I al pliego de prescripciones técnicas.



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.

(...)

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

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.

(...)

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

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—.»

Azken batean, kontratua sortatan ez banatzea, Auzitegiaren iritziz, behar bezala justifikatuta dago espedientearen; horregatik, errekurritzeko arrazoi hau ere ezetsi egin behar da.

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

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 gaunditzen duenean, orduan 43 puntu emango baitzaizkio eta gainerakoa tartean kokatuko da.

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

OCTAVO.- Por último, se 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 pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato.

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.”



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

Beherapena (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.

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

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

(B_{max} = Beherapen maximoa).»

Formula honekin, proposamen ekonomikoak 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 gainditzen badu ere, baldin eta ez bada nabarmenki baxuegitzat jotzen,

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 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 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

baldintza agirian aurreikusitakoari jarraituz.

anormalmente baja de acuerdo con lo previsto en el pliego.

Azken buruan, errekurtsuan 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.

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 rectificada en la forma que ha quedado indicada, está bien definida, por lo que el motivo debe ser rechazado.

BEDERATZIGARRENA.- Ez da antzeman fedetxarrik edo ausarkeriarik errekurtsua aurkeztean, Auzitegia errekurtsogileari isun bat jartzera eraman dezakeena, SPKLak 58.2 artikuluan aurreikusitakoaren arabera.

NOVENO.- 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.

Horren arabera, Kontratazio Alorreko Errekurtsuotarako Foru Auzitegi Administratiboak

En su virtud, el Tribunal Administrativo Foral de Recursos Contractuales

ERABAKITZEN DU

ACUERDA

Ezestea ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS) elkarteak aurkeztutako kontratazio alorreko errekurtsu berezia.

Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE GIPUZKOA (AVITRANS).

Sektore Publikoko Kontratuen Legeak 59.1 artikuluan xedatutakoaren arabera, ebazpen honen aurka administrazioarekiko auzi errekurtsua 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, 2019ko urtarrilaren 18a / San Sebastián, 18 de enero de 2019.