



Recurso nº 381/2025 C.A. Región de Murcia nº 19/2025

Resolución nº 693/2025

Sección 1ª

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

En Madrid, a 8 de mayo de 2025.

VISTO el recurso interpuesto por D. A.A.T., en representación de AUTOCARES IBEROCAR, S.A., contra la adjudicación del lote 8 del procedimiento “*Servicio de transporte escolar correspondiente a 223 rutas de distintos centros educativos públicos dependientes la consejería con competencias en materia de educación de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para los cursos 2024-2025, 2025-2026 y 2026-2027*”, con expediente nº 15033/2024, convocado por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo de la Región de Murcia; el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Por Orden de 8 de abril de 2024 de la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo se inició el expediente para la contratación del “*Servicio de transporte escolar correspondiente a 223 rutas de distintos centros educativos públicos dependientes la consejería con competencias en materia de educación de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para los cursos 2024-2025, 2025-2026 Y 2026-2027*”, por procedimiento abierto y urgente.

Segundo. Tras la pertinente tramitación, la Orden de aprobación del expediente y de pliegos se aprobó en fecha 27 de mayo de 2024; enviándose el anuncio de licitación al DOUE en la misma fecha y tanto éste como los pliegos fueron publicados el 28 de mayo en el perfil del contratante de la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo



(ubicado en la plataforma del Estado PLACSP), terminando el plazo de presentación de ofertas el día 21 de junio de 2024 a las 10 horas.

Tercero. Los pliegos rectores de la licitación fueron objeto de diversos recursos especiales en materia de contratación ante este Tribunal, que los tramitó con los números 804, 805, 806, 807 y 808/2024, resolviéndolos mediante Resolución de 19 de septiembre pasado, en la que acordó inadmitir por falta de legitimación los recursos 805/2024, 806/2004, 807/2024 y 808/2024 acumulados, y desestimar el recurso nº 804/2024.

Cuarto. La Mesa de contratación en su sesión de 19 de diciembre de 2024 procede a la lectura y aprobación del informe técnico de valoración elaborado por el Subdirector General de Promoción Educativa para la valoración y ponderación de los criterios de adjudicación evaluables automáticamente del sobre 2 de las ofertas de los licitadores recogidos en el Anexo I y de acuerdo a lo establecido en el PCAP, para efectuar la selección de los adjudicatarios en relación a los lotes 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y 9.

En el Lote 8:

- UTE AUTOCARES IBEROCAR Y OTROS, obtiene un total de 36,0909 puntos, con las siguientes puntuaciones:

Oferta económica, 1,0909 puntos

Antigüedad media de la flota, 10,00 puntos

Ampliación de flota reserva, 20,00 puntos.

Aumento de recorridos, sin coste, 5,00 puntos.

- UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y OTROS, obtiene un total de 85,00 puntos, con las siguientes puntuaciones:

Oferta económica, 45 puntos.

Antigüedad media de la flota, 30,00 puntos.



Ampliación de flota reserva, 5,00 puntos.

Aumento de recorridos, sin coste, 5,00 puntos.

De acuerdo con lo anterior la Mesa acuerda formular propuesta de adjudicación del Lote 8 a la UTE Realeza del Cid, Travelpym y Otros.

Quinto. La licitación se encuentra sujeta a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), de modo que con fecha 27 de febrero pasado, mediante el acuerdo aquí recurrido dictado por el Consejero de Educación y Formación Profesional y Empleo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se resolvió adjudicar el lote 8 del contrato que nos ocupa a favor de la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y LÓPEZ.

Sexto. Disconforme con el indicado acuerdo, cuya notificación fue puesta a disposición de la aquí recurrente en su Dirección Electrónica Habilitada en fecha 27 de febrero pasado, anunciándose en la Plataforma de Contratación del Sector Público en la misma fecha, se interpuso contra él, conforme al artículo 50 LCSP, mediante escrito presentado el 18 de marzo siguiente en el Registro Electrónico de la AGE, Recurso Especial en Materia de Contratación, en el que se aduce la inviabilidad de la oferta, incumplimiento de los medios técnicos (autobuses), modificación atemporal de la oferta, así como la incorrecta valoración de la oferta y de la disponibilidad de medios, con vulneración del artículo 150.2 de la LCSP.

Séptimo. Con fecha 24 de marzo de 2025, el órgano de contratación emitió el informe previsto en el art. 56 de la LCSP, instando la desestimación del recurso.

Octavo. Dado por este Tribunal, en fecha 25 de marzo, traslado del recurso interpuesto a las empresas que participaron en la licitación, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que formularan alegaciones, se hizo uso de ese trámite por parte de la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM y OTROS mediante escrito presentado en fecha 31 de marzo. En él se opone en primer lugar la inadmisibilidad del recurso dado que este se interpone por la propia persona jurídica directamente y no por la persona física que lo representa y subsidiariamente solicita se dicte resolución desestimatoria del recurso.



Noveno. En fecha 27 de marzo de 2025, la Secretaria General del Tribunal por delegación de éste, acordó mantener la suspensión del lote 8 del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP, de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del texto citado, será la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Este Tribunal es competente para resolver el presente recurso de conformidad con lo establecido en el art. 46 LCSP, así como en el Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sobre atribución de competencias en materia de recursos contractuales, suscrito el 7 de noviembre de 2024 (BOE de 28 de noviembre de 2024)

Segundo. La recurrente, no cabe duda de que ostenta legitimación para recurrir, en cuanto que, habiendo presentado oferta en la licitación, quedó clasificada en segundo lugar de conformidad con el artículo 48 de la LCSP.

Tercero. La actuación objeto de recurso es el acuerdo de adjudicación del contrato, acto cuya impugnabilidad está prevista, con carácter general, en el artículo 44.2.c) de la LCSP.

El valor estimado del contrato es superior al mínimo previsto en el artículo 44.1.a) de la LCSP para tener acceso al recurso especial en materia de contratación.

En consecuencia, el acto objeto del recurso es susceptible de recurso especial en materia de contratación.

Cuarto. Se ha cumplido el requisito de plazo para interposición del recurso, previsto en el artículo 50 de la LCSP, habida cuenta de las fechas recogidas en los antecedentes de hecho.

Quinto. Con carácter previo a examinar el fondo del asunto hay que considerar la alegación de inadmisibilidad realizada por la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM y OTROS, que si bien no cuestiona la legitimidad de la representación que ostenta el Sr. A., respecto de



Autocares Iberocar S.A., refiere que el recurso se interpuso por la persona jurídica directamente, y no por la persona física que la representa o intervenga en su nombre en el tráfico jurídico. Así sostiene:

“La legitimidad de la representación que el Sr. A., pudiera ostentar no es cuestionada, en este momento, si bien su acreditación deviene innecesaria e inoperativa, en la medida en que no es el Sr. A., quién formula el recurso o quién lo firma, ni quien lo presenta en la sede electrónica de la Administración General del Estado.

La Ley 39/2015 se remite, en su artículo 3, a la normativa civil reguladora de las sociedades, en lo referente a la capacidad de obrar de las personas jurídicas.

La normativa civil a la que se remite citado art. 3 de la Ley 39/2015 se contiene en los artículos 209 y siguientes del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (LSC), aprobado por Real Decreto Legislativo.

Esta normativa es clara y precisa al regular que:

- Las sociedades limitadas son sociedades de capital, por disponerlo expresamente el art. 1 LSC.*
- La representación de las sociedades de capital corresponde a sus órganos de administración (art. 209 LSC).*
- Los administradores de una sociedad pueden ser personas físicas o jurídicas (art. 212 LSC), si bien, en caso de que sean personas jurídicas, se ha de designar la persona natural que ejerza las funciones propias del cargo (art. 212 bis LSC).*

El art. 5 de la Ley 39/2015 determina el carácter subsanable de la falta de representación o su insuficiente acreditación, por lo que, con arreglo a él, resultaría subsanable la presentación del recurso por una persona física que no acreditase la representación de la sociedad interesada e, incluso, la presentación del recurso por una persona que no representase a la sociedad interesada, de modo que la postrera acreditación de la representación o, en caso de no existir, su postrero otorgamiento, sanarían el error.



Sin embargo, en el caso que nos ocupa, no se trata de un error referente a la inexistencia o falta de acreditación de la representación de la sociedad interesada, sino a la no interposición del recurso por su administrador o persona con capacidad de obrar por sí misma y ello no es un error subsanable.

De no haber expirado el plazo para la interposición del recurso especial en materia de contratación, cabría la posibilidad, para la interesada, de interponerlo de nuevo, siendo el administrador de la sociedad o persona autorizada por éste quien lo hiciera.

Por haber expirado dicho plazo, ha de ser inadmitido el recurso ya interpuesto”.

El recurso se interpone por Don A. A en representación de Autocares Iberocar y de la UTE en proceso de constitución UTE Iberocar y otros. Adjunta escritura pública de nombramiento de miembro de consejo de administración otorgada por Autocares Iberocar S.A. de 6 de marzo de 2023 por el que reelige a Don A.A. administrador único por el plazo estatutario de cinco años. Razón por la que no se discute la legitimidad y representación que ostenta respecto a Autocares Iberocar, quien formula y firma el recurso.

No así respecto a la UTE en proceso de constitución, si bien invoca la recurrente la legitimación como miembro de la UTE reconocida en el art. 24.2 del RD 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, que dispone que:

“2. En el caso de que varias empresas concurren a una licitación bajo el compromiso de constituir unión temporal de empresas ... cualquiera de ellas podrá interponer el recurso, siempre que sus derechos o intereses legítimos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados por las decisiones objeto de recurso”.

Por tanto, se rechaza la alegación de la adjudicataria en tanto concurre la debida representación y legitimidad para interponer el recurso.

Sexto. Entrando en las alegaciones hechas por la recurrente contra el acuerdo impugnado, se señala que en el presente procedimiento de licitación, para el Lote 8, los pliegos del



contrato exigían la necesidad de aportar un mínimo de 36 autobuses, con unas concretas plazas, en cuanto a tamaño, y concreta disponibilidad de adaptación de espacios para sillas para personas con movilidad reducida, vehículos que formaban parte intrínseca de la oferta económica, ya que como criterios valorativos de la misma se encontraban la antigüedad de los vehículos (30 puntos), y el número de los vehículos aportados (20 puntos) (al valorarse la aportación de vehículos reservas, más allá de los 36 exigidos).

Que la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y LOPEZ, finalmente adjudicataria presenta oferta económica, incluyendo un Anexo VI con un total de 47 autobuses (los 36 exigidos para la ejecución del contrato más 11 vehículos de reserva) y la Mesa de contratación aprecia incidencias en la oferta presentada concediéndole 3 días para su aclaración, consistiendo las incidencias en que de los 47 vehículos presentados en la oferta, 11 vehículos que están ya adscritos a la ejecución de contratos de transporte escolar de la propia Consejería de Educación de Murcia, sobre los que no se había aportado escrito de compatibilidad; y en que el número de vehículos titulares no alcanzaba el número mínimo de vehículos de 24 plazas exigidos.

La UTE adjudicataria presenta escrito aclaratorio y la Mesa de contratación da por subsanados los defectos, bajo los criterios recogidos en el acta publicada en la Plataforma de Contratación del Sector Público de 20 de diciembre de 2024, de acuerdo con la cual:

- a) Considera que los vehículos que estaban adscritos a contratos de transporte escolar de la propia Consejería de educación de Murcia no pueden adscribirse a la presente licitación, por cuanto la propia Consejería no autoriza su desafección, y no existe posibilidad de compatibilidad horaria entre aquellos contratos y éste; por lo que los excluye de la valoración de la oferta;
- b) Excluye también de la valoración al vehículo de 19 plazas, por cuanto no se podían presentar vehículos inferiores a 24 plazas, y
- c) Le autoriza, en fase de subsanación, a sustituir tres vehículos no idóneos (por estar adscritos a contratos a los contratos vigentes de transporte escolar), por otros tres vehículos nuevos (sustitución que no es ajustada a derecho, según la recurrente porque supone modificar la oferta inicial, porque los Pliegos no solo no admiten la sustitución de



vehículos en fase de subsanación sino que, además, tasan de manera específica cuando es posible la sustitución de vehículos y el PCAP exigía que los vehículos que se presentaran contaran con la documentación técnica en vigor (TITV) a fecha de presentación de las proposiciones, en tanto que los tres vehículos no idóneos se sustituyen por vehículos que ni si quiera existían en el momento de presentación de las proposiciones, al ser sus fechas de matriculación declaradas muy posteriores a la fecha límite de presentación de proposiciones.

Que además, el vehículo con matrícula XXXX MVP se presenta como una sustitución, pero realmente no lo es, ya que dicho vehículo es el originariamente aportado como vehículo-chasis (con número WMAR10ZZ2RT042XXX), y era indisponible por la adjudicataria el vehículo con matrícula XXXX HNJ, al haber, respecto a éste escrito presentado por la mercantil Bus Línea 5 S.L de fecha 7 de enero de 2025 en el que se informa, a la Mesa de Contratación, de que tal entidad es la propietaria de dicho vehículo con matrícula XXXX HNJ sin que autorice para el uso y disposición de dicho autobús para el contrato de transporte escolar que se está licitando.

Concluyendo que la no idoneidad y exclusión de valoración realizada por la mesa de contratación de los 11 vehículos adscritos a contratos basados de transporte escolar de la propia Consejería de Educación de Murcia, la indisponibilidad para el contrato del vehículo XXXX HJN (existiendo declaración jurada del titular del mismo), y el incumplimiento de los requisitos técnicos del vehículo XXXX HNC, harían que la oferta fuera inviable por cuanto 13 vehículos menos de los presentados suponen que la oferta de la UTE adjudicataria tan solo cuente con 34 vehículos válidos, 2 menos de los exigidos por los pliegos para la ejecución del contrato.

Séptimo. En el informe del órgano de contratación respecto a la inviabilidad de la oferta por incumplimiento de requisitos, alega que no se produjo un trato desigual en cuanto también se le admitió a la recurrente la sustitución del vehículo XXXX GXS por el vehículo XXXX MTW, como consta en el informe anexo al acta de la mesa de contratación, publicada en PLASC el 20 de diciembre de 2024 (*solicitaron la sustitución del vehículo XXXX GXS por el vehículo XXXX MTW -aportándose permiso de circulación del nuevo vehículo, con*



fecha de matriculación 03/09/2024 y características técnicas similares al vehículo sustituido).

Invoca la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo, la cláusula 7.3 del PPT que recoge la posible sustitución de vehículos en ejecución del contrato, siendo el espíritu de la misma el debido control que, por parte del responsable del contrato, debe hacerse de los vehículos que prestan el servicio. Y esto fue lo que se tuvo en cuenta al objeto de aceptar el cambio propuesto por la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y LOPEZ, establecido en el informe técnico de 18 de diciembre de 2024: “2. *Que los vehículos matriculas: XXXX JGD, XXXX MFZ y XXXX KJL, si se encuentran adscritos al contrato basado y se sustituyen por las siguientes matrículas: XXXX MVP, XXXX MTZ y XXXX MTZ (aportándose permisos de circulación de los nuevos vehículos, todos ellos con características técnicas similares a los vehículos sustituidos y con fechas de matriculación 09/10/2024, 11/09/2024 y 11/09/2024)*”.

Continúa señalando el órgano de contratación, que, si bien considera la recurrente que, la aceptación por la Mesa de contratación de esta sustitución de vehículos pone en situación de ventaja a la adjudicataria frente a los demás licitadores, de la oferta económica realizada por las dos únicas licitadoras al lote 8, se desprende una diferencia de puntuación de 49,9091 puntos, imposible de salvar por la antigüedad de los vehículos.

La mesa consideró que no se trataba de una modificación de oferta, por cuanto de haber sido así considerada, y de haber apreciado que debía excluirse la oferta de la que resultó adjudicataria, también habría debido excluirse la de la recurrente, puesto que se encontraba en una situación similar. Estas exclusiones hubieran tenido como consecuencia que el lote en cuestión quedara desierto, con el perjuicio producido para el interés público, ya que en la actualidad esta Administración se ha visto obligada a prestar el servicio mediante contrato de emergencia, en tanto no se formalice el presente contrato.

Respecto a la indisponibilidad de la adjudicataria del vehículo con matrícula XXXX HNJ que se puso en conocimiento de la Mesa, se dio traslado a la parte interesada, contestando esta en el plazo de alegaciones “*Sobre el vehículo en cuestión mi empresa tenía formalizado un contrato de opción de compra, suscrito con fecha 22 de mayo de 2024.*”

Dicho contrato fue rescindido con posterioridad, en concreto en fecha 22 de junio de 2024, dado que no cumplía con nuestras expectativas mecánicas y necesidades tal y como se acredita con la certificación que se acompaña del proveedor del vehículo como Documento núm. 1. Por tanto, en el momento de elaboración de la oferta sí que se disponía de un título sobre el vehículo.”

Por la Mesa se apreció, por tanto, que dicha indisponibilidad se había producido de manera sobrevenida con posterioridad a la presentación de ofertas y que la exclusión del vehículo no afectaba a la puntuación final, por lo que no se producía ningún perjuicio.

En cuanto a la impugnación de la recurrente basada en la Inviabilidad de la oferta de la adjudicataria por no contar con suficientes vehículos válidos, informa que la adjudicataria en su oferta inicial propuso adscribir 47 vehículos a este contrato. En este contexto, y tras requerirles a todos los licitadores del lote la subsanación de incidencias detectadas, la mesa aprueba el informe de valoración emitido por el subdirector General de Promoción Educativa, de 18 de diciembre de 2024, en el que se excluyen 11 vehículos por encontrarse adscritos a otro contrato, y un vehículo que no contaba con plazas suficientes. De modo que, en este momento de la licitación, quedarían 35 vehículos de los inicialmente ofertados.

No obstante, en la subsanación aportan tres vehículos nuevos, para sustituir tres matrículas que sí admiten tener adscritos a otro contrato. Los vehículos nuevos aportados, con matrículas XXXX MVP, XXXX MTZ y XXXX MTZ, son aceptados por el técnico firmante, elevando el total de vehículos a 38.

Para finalizar respecto a la vulneración del artículo 150.2 de la LCSP por cuanto no ha requerido la documentación técnica de los vehículos al objeto de comprobar la veracidad de la oferta, se remite al PCAP que, en su cláusula 7.7 recoge la documentación a requerir al propuesto como adjudicatario. En dicha cláusula no se establece que se requerirá ninguna documentación técnica de los vehículos ofertados, pues dicha oferta se realiza mediante declaración responsable. En aplicación del artículo 69.1 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común, la Mesa de Contratación ha requerido documentación técnica cuando ha considerado que había indicios de no disponibilidad de los medios ofrecidos, como en el caso del vehículo con matrícula XXXX HNJ.



A mayor abundamiento, añade que, en cuanto a la alegación realizada al artículo 76.2 por la recurrente, en aplicación de la cláusula 7.7.9 del PCAP, en concurrencia con el apartado O del Anexo I del mismo pliego, en el presente contrato no se requiere compromiso de adscripción de medios.

Octavo. La adjudicataria en sus alegaciones al recurso comienza por oponer la inadmisibilidad, ya resuelta en el fundamento de derecho quinto de esta resolución.

Continúa respondiendo a las impugnaciones de la recurrente, así, en cuanto a la inviabilidad de la oferta:

- La alegación de que la mesa le permitió la subsanación de 3 vehículos en fase de subsanación, que se considera por la recurrente modificación de oferta, basándose en el apartado 7.3 del PPT (aunque la recurrente cita erróneamente el apartado 7.1 PPT que se refiere al acompañante), este determina que la autorización administrativa para la sustitución de vehículos se requiere tan solo en relación a aquellos vehículos que han sido previamente aceptados por la Consejería, mediante su inclusión en el contrato. El momento de fijación de los vehículos es el de la inclusión de los concretos vehículos en el contrato, que no se perfecciona en el momento de la formulación de la propuesta por parte del licitador, sino, en su caso, en el de la formalización posterior a la adjudicación, momento en que se perfeccionan los contratos administrativos, por disposición del artículo 36 de la LCSP.
- En cuanto a que la UTE adjudicataria presentó 47 vehículos, de los que 11 ya estaban adscritos a otros contratos y 1 no cumplía con la capacidad mínima de plazas, opone que obra en el expediente la documentación que acredita la disponibilidad de los vehículos operativos necesarios en los términos del PPT y del PCAP.

Niega asimismo que haya infracción de los principios de igualdad, transparencia y no discriminación, habiéndose dispensado un trato idéntico a cada uno de los licitadores. Sirva como muestra de ello que a la propia recurrente le fue dada la posibilidad en relación con los lotes 1,3,5,6,7 y 8, de modo que cupo para ellos la posibilidad de dar detalle de nuevas matriculas o vehículos con los que pretendían prestar el servicio adjudicado, de forma que estos nuevos vehículos fuesen los autorizados por la administración mediante su inclusión

en el contrato, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 7.3 del Pliego de Prescripciones Técnicas.

La recurrente actúa, en el presente recurso, contra sus actos propios. No cabe admitir que a ella se le permita actualizar los vehículos a emplear y, posteriormente, la misma recurrente pretenda que el resto de los licitadores no puedan hacerlo.

En cuanto el uso indebido de vehículos, aduce que se ha acreditado la correcta disponibilidad de los vehículos , así como su correcta situación jurídica y que algunos de los vehículos finalmente autorizados sustituyan a los inicialmente previstos, de modo que se mejore la prestación del servicio por tratarse de vehículos más nuevos, que de haber sido valorados por la mesa de contratación hubieran dado lugar a una mejor puntuación por parte de la licitadora adjudicataria, tan solo redundaría en la mayor eficacia y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte, puesto que se emplean vehículos objetivamente mejores (la antigüedad era un criterio objetivo de valoración).

El hecho de que no se haya valorado la menor antigüedad de los vehículos nuevos implica que no se ha modificado la oferta inicial, en el sentido de que pueda tener como consecuencia la atribución de mayor puntuación a la oferta por parte de la mesa de contratación.

Sobre la disponibilidad de la documentación técnica de los vehículos, trae a colación el art 28 de la ley 39/2015 , y sin perjuicio de la ya mencionada correcta situación jurídica de los vehículos a emplear por la licitadora adjudicataria del lote 8 y de su disponibilidad real y efectiva, la documentación técnica y autorizaciones de circulación y transporte de los vehículos obra en poder de la administración y, por tanto, no procede la exigencia a los licitadores adjudicatarios de su exhibición física, por lo que no constituye error o vicio alguno la no exigencia de tal exhibición física.

Y concluye respecto al art.150.2 LCSP que cita la recurrente que, efectivamente, regula la comprobación por parte de la administración de determinados extremos. En el caso que nos ocupa, el apartado 3.7.1.5 del Pliego de Condiciones Administrativas remite, en su caso, al apartado O del Anexo I, en lo referente al compromiso de adscripción de medios. Existe expresa constancia de la expresión “en su caso”. El citado apartado O del Anexo I

determina que no procede, en este procedimiento de contratación, la presentación de declaración responsable de compromiso de adscripción de medios. El apartado 2 del art. 150 LCSP prevé la comprobación de disponer de los medios que se hubiese comprometido a adscribir a la ejecución del contrato conforme al art. 76.2 (LCSP), extremo que, como es evidente, tan solo es aplicable en los casos en que dicho compromiso de adscripción fuese exigible, lo que no ocurre en el presente procedimiento de contratación.

Noveno. Expuestas las posiciones de las partes, debemos iniciar el análisis de la cuestión de fondo, partiendo de las prescripciones técnicas y cláusulas administrativas por las que se rige el contrato.

En orden a la documentación a presentar se prevén dos sobres: (apartado M.2 del Cuadro de características del contrato)

Sobre nº 1: documentación administrativa y constitución de la garantía provisional.

Sobre nº 2: proposición económica y oferta para el resto de los criterios cuantificables mediante la aplicación de fórmulas: antigüedad de la flota, ampliación de la flota reserva y aumento de recorridos, sin coste.

Para los criterios de valoración automáticos el ANEXO VI establece una relación de vehículos:



Orden	Matrícula	Empresa	Propiedad (si/no) (1)	Fechas			Plazas		R (4)
				Primera Matriculación	Caducidad ITV	Caducidad Seguro	Escolares (2)	PMR (3)	
1									
2									
3									
4									

(1) En caso de no ser propietario, indicar el título que habilita la posesión del vehículo (solo se admitirán contratos de arrendamiento ordinario o financiero).

(2) Excluidos conductor y acompañante.

(3) Personas con Movilidad Reducida.

(4) Vehículo ofertado como reserva.

El licitador declara responsablemente que los vehículos incluidos en su propuesta no se encuentran vinculados a otros contratos vigentes con la Administración o con terceros, cuya ejecución resulte incompatible por razón del horario y, en su caso, declaración de compatibilidad de horarios de ejecución (especificando dichos horarios) cuando ya estén vinculados a otro contrato.

El apartado K del Cuadro de características contempla los criterios de adjudicación.

K.1. Criterios evaluables mediante fórmulas (puntuación máx.: 100 puntos)

Criterios de adjudicación	Ponderación	Valoración
1. Oferta económica	45%	De 0 a 45 puntos
2. Mejoras de calidad y prestaciones adicionales		
2.1 Antigüedad media de la flota	30%	De 0 a 30 puntos
2.2 Ampliación de flota reserva	20%	De 0 a 20 puntos
2.3 Aumento de recorridos, sin coste	5%	De 0 a 5 puntos

En lo que nos interesa transcribimos los criterios de antigüedad media de la flota y aumento de la flota reserva.

“K.2.1. Antigüedad de la flota (30 puntos).

Se valorará con un máximo de 30 puntos la menor edad media de la flota de vehículos de cada lote.

Los vehículos que conforman la flota que serán objeto de valoración deberán ser los que vayan a ser destinados a la ejecución del contrato. La edad de cada vehículo se computará



desde la fecha de matriculación hasta el día 1 de septiembre de 2024. En función de la edad media, se asignará la siguiente puntuación:

Edad media de la flota	Puntuación
<i>Inferior o igual a 6 años</i>	<i>30 puntos</i>
<i>Más de 6 años hasta 7 años</i>	<i>25 puntos</i>
<i>Más de 7 años hasta 8 años</i>	<i>20 puntos</i>
<i>Más de 8 años hasta 9 años</i>	<i>15 puntos</i>
<i>Más de 9 años hasta 10 años</i>	<i>10 puntos</i>
<i>Más de 10 años hasta 11 años</i>	<i>5 puntos</i>
<i>Más de 11 años</i>	<i>0 puntos</i>

En el caso de que se oferten más vehículos de los necesarios para la ejecución del lote al que se concurre como aumento de flota de reserva, se computará la antigüedad de éstos para el cálculo de la antigüedad media de la flota.

K.2.2. Aumento de flota de reserva (20 puntos).

Se valorará con un máximo de 20 puntos la ampliación de la oferta de flota de vehículos de cada lote del siguiente modo:

V_r = Número de vehículos requeridos, es el número mínimo de vehículos necesarios para realizar las rutas que componen cada lote.

V_o = Vehículos ofertados, es el número de vehículos incluidos en la relación de vehículos ofertados para la ejecución del lote.

$I = V_o / V_r$, es el cociente entre el número de vehículos ofertados y número de vehículos requeridos.

Valor de I	Puntuación
<i>Mayor que 1,3.</i>	<i>20</i>
<i>Mayor que 1,2 y menor o igual que 1,3.</i>	<i>15</i>
<i>Mayor que 1,1 y menor o igual que 1,2.</i>	<i>10</i>
<i>Mayor que 1 y menor o igual que 1,1.</i>	<i>5</i>
<i>Igual a 1.</i>	<i>0"</i>

En el anexo I del PPT se establecen las características generales de las rutas para cada uno de los Lotes. En el lote 8 se prevén 36 vehículos asignados a cada uno de los centros cabecera con un número de plazas, según los casos, son de 24,37,54 plazas, previéndose en algunos de ellos PMR (plazas de movilidad reducida).

En la oferta presentada por la adjudicataria se presentaron 47 vehículos (36 +11), se detecta en la misma una serie de incidencias que se contemplan en el informe de 8 de noviembre de 2024, elaborado a fin de que la mesa de contratación de la Consejería de Educación y Formación Profesional valore su inclusión en la valoración de las ofertas. Así se presentan las siguientes incidencias:

“- Los vehículos XXXX MBR, XXXX JGD, XXXX MBP, XXXX MFZ, XXXX LCR y XXXX KJM se encuentran adscritos al contrato basado 15061/2023. El licitador no aporta declaración de compatibilidad de horarios de ejecución (especificación de horarios) entre las diferentes rutas.

- El vehículo XXXX KDT se encuentra adscrito al contrato basado 15071/2023. El licitador no aporta declaración de compatibilidad de horarios de ejecución (especificación de horarios) entre las diferentes rutas.

- Los vehículos XXXX KJM y XXXX JCW se encuentran adscritos al contrato basado 15072/2023. El licitador no aporta declaración de compatibilidad de horarios de ejecución (especificación de horarios) entre las diferentes rutas.

- Los vehículos XXXX MHG y XXXX KJL se encuentran adscritos al contrato basado 15084/2023. El licitador no aporta declaración de compatibilidad de horarios de ejecución (especificación de horarios) entre las diferentes rutas.

- El número de vehículo titulares de 24 plazas ofertados por el licitador no alcanza el número mínimo exigido en la licitación”.

La mesa de contratación en su sesión de 26 de noviembre de 2024, (documento 12.5 del expediente) a la vista de las incidencias detectadas en los criterios evaluables automáticamente de las ofertas presentadas, acuerda requerir a determinadas UTES para que en un plazo de 3 días naturales subsanen las incidencias detectadas.

La UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y LOPEZ, en el documento de aclaración de fecha 2 de diciembre de 2024, y en base al informe de incidencias presentado por el Servicio de Promoción Educativa el 8 de noviembre de 2024, indica lo siguiente:

“1. Que los vehículos con matrículas XXXX MBR, XXXX MBP, XXXX LCR, XXX KJM, XXX KDT, XXXX KJM, XXXX JCW Y XXXX MHG, no están adscritas a los contratos basados en el Acuerdo Marco con números de expedientes 15061/2023, 15071/2023, 15072/2023 y 15084/2023.

2. Que los vehículos matrículas: XXXX JGD, XXXX MFZ y XXXX KJL, si se encuentran adscritos al contrato basado y se sustituyen por las siguientes matrículas: XXXX MVP, XXXX MTZ y XXXX MTZ (aportándose permisos de circulación de los nuevos vehículos, todos ellos con características técnicas similares a los vehículos sustituidos y con fechas de matriculación 09/10/2024, 11/09/2024 y 11/09/2024)”.

Ante estas alegaciones, en el informe de valoración de 18 de diciembre de 2024, respecto al primer punto no se le admite la subsanación, *“por lo que no se valoran los vehículos con las matrículas XXXX MBR, XXXX MBP, XXXX LCR, XXXX KJM, XXXX KDT, XXXX KJM, XXXX JCW Y XXXX MHG (8 vehículos). Sin embargo, se considera que el licitador tiene medios técnicos suficientes al poder adscribir 8 vehículos de reserva como vehículos titulares, sustituyendo a los vehículos afectados por la no aceptación en la subsanación.*

No se hizo alegación alguna respecto a la incidencia relativa al número de vehículos de 24 plazas, a este respecto, informar que al no ser aceptada la subsanación del párrafo anterior y, por tanto, a efectos de valoración, no considerarse adscrito al contrato el vehículo con matrícula XXXX KJM (19 plazas) sino un vehículo con mejores características técnicas en cuanto al número de plazas, se produce la pérdida del objeto de la subsanación, tanto en cuanto, hay vehículos suficientes con una capacidad superior”.



Conforme a lo expuesto, excluidos 8 vehículos de los ofertados por la adjudicataria (47), serían válidos a efectos de valoración, 39 vehículos, una vez admitida por la mesa la sustitución de los otros tres vehículos que figuraban adscritos a otros contratos basados. Respecto al vehículo XXXX KJM que no cumplía el número mínimo de plazas, resulta que el mismo ya aparece en la relación de los vehículos no admitidos en cuanto está adscrito a otro contrato, por lo que ya había sido excluido.

Así las cosas, resulta determinante la admisión de los tres vehículos de sustitución en tanto determina que la oferta estaría comprendida por 36 vehículos titulares y tres de reserva (39). De no admitirse la sustitución, la oferta se limitaría a 36 vehículos, sin aportar ninguno de reserva. En este aspecto, como alega el órgano de contratación, dada la diferencia de puntuación global de la oferta de 49,9091 puntos, resulta una distancia imposible de salvar, por la antigüedad de los vehículos. En el supuesto de no valorar tres vehículos más como reserva, obtendría en ese criterio 0 puntos en lugar de los 5 obtenidos, quedando una diferencia 44,9091 respecto del recurrente. De modo que la admisión de la sustitución de los vehículos no hubiera afectado de manera determinante en la puntuación de los criterios de valoración automáticos, obteniendo la oferta económica de la adjudicataria 45 puntos y 1,0909 puntos la oferta económica de la recurrente.

Ello, no obstante, en el escrito de recurso se ponen de manifiesto otras incidencias en la valoración.

En primer lugar, que el vehículo aportado como sustitución con matrícula XXXX MVP es realmente el originariamente aportado como vehículo-chasis (con número WMAR10ZZ2RT042XXX) en la relación originaria del Anexo VI de la oferta de la UTE adjudicataria. Según se ha razonado anteriormente de no admitirse la sustitución no se admitiría dicho vehículo, por lo que carece de relevancia dicha coincidencia.

En segundo lugar, invoca la indisponibilidad por la adjudicataria del vehículo XXXX HNJ, dado que la propietaria del mismo Bus Línea 5 S.L. aporta escrito de 7 de enero de 2025 manifestando *“Que no existe contrato de alquiler alguno con ninguna de dichas empresas para que dicho autobús preste servicio en dicho contrato. Es más, NO EXISTE AUTORIZACIÓN NI EXPRESA NI TÁCITA, para el uso y disposición de dicho autobús para*

el contrato de transporte escolar que se está licitando. Por tanto, se está haciendo un uso fraudulento de la disponibilidad de dicho autobús que es propiedad exclusiva de BUS LÍNEA 5 S.L.”

El órgano de contratación en su informe al recurso dice: *“Respecto a la indisponibilidad de la adjudicataria del vehículo con matrícula XXXX HNJ que se puso en conocimiento de la Mesa, se dio traslado a la parte interesada, contestando está en el plazo de alegaciones ‘Sobre el vehículo en cuestión mi empresa tenía formalizado un contrato de opción de compra, suscrito con fecha 22 de mayo de 2024. Dicho contrato fue rescindido con posterioridad, en concreto en fecha 22 de junio de 2024, dado que no cumplía con nuestras expectativas mecánicas y necesidades tal y como se acredita con la certificación que se acompaña del proveedor del vehículo como Documento núm. 1. Por tanto, en el momento de elaboración de la oferta sí que se disponía de un título sobre el vehículo’. Por la mesa se apreció, por tanto, que dicha indisponibilidad se había producido de manera sobrevenida con posterioridad a la presentación de ofertas y que la exclusión del vehículo no afectaba a la puntuación final, por lo que no se producía ningún perjuicio” y que habiéndose puesto en conocimiento la irregularidad relativa al vehículo con matrícula XXXX HNJ, la mesa decide excluirlo de la oferta realizada, no afectando tal exclusión a la puntuación obtenida”.*

Según Acta de la mesa de contratación en su sesión de 14 de enero de 2025, esta procede al examen y valoración de la denuncia presentada por la empresa BUS LÍNEA 5, S.L. en relación con la valoración de la oferta realizada por la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y OTROS al lote nº 8, por uso fraudulento en la disponibilidad del autobús con matrícula XXXX HNJ.

“Acto seguido, se procede a la lectura y examen de la denuncia presentada por la empresa BUS LÍNEA, S.L. a la valoración de la oferta realizada por la UTE REALEZA DEL CID, TRAVELPYM Y OTROS al lote nº 8, por uso fraudulento del autobús con matrícula XXXXHNJ.

La mesa ha podido comprobar que la omisión de la valoración de dicho autobús no afectaría a la puntuación otorgada al licitador propuesto como adjudicatario, conforme a los criterios evaluables automáticamente recogidos en el Pliego de Cláusulas Administrativas



Particulares. No obstante, se procede a dar traslado de dicha denuncia al adjudicatario para que alegue cuanto considere oportuno”.

Del informe de valoración que obra en el expediente en el que se valoran 36 vehículos titulares y tres de reserva no resulta que éste haya sido excluido. Este Tribunal concluye que de no admitirse la sustitución de tres vehículos (dos válidos), la oferta de la adjudicataria contaría tan solo con 35 vehículos, por lo que no cumpliría el número mínimo del pliego.

El hecho de que cumpliera la disponibilidad a la fecha fin de presentación de ofertas, y que de manera sobrevenida se modificara la situación jurídica del mismo, no afecta a la valoración realizada por la mesa de contratación en su sesión de 19 de diciembre, dada la formula establecida, tanto con uno, dos o tres vehículos reserva se obtiene la misma puntuación (5 puntos), sin embargo, es la misma Mesa la que acuerda su exclusión en su sesión de 14 de enero de 2025.

Y en tercer lugar, se alega por la recurrente la indisponibilidad de la documentación técnica requerida para el vehículo con matrícula XXXX HNC.

“El Anexo VI exigía la vigencia de la documentación técnica de los autobuses en el momento de presentación de la oferta. Así se indicaba que:

‘Que está enterado de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación del servicio de transporte escolar, LOTE Nº

Que para la ejecución de dicho contrato oferta los siguientes vehículos que cumplen los requisitos exigidos en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, provistos de cinturones de seguridad homologados, y que disponen de la documentación técnica requerida en la fecha de finalización del plazo de presentación de proposiciones.

La documentación técnica del vehículo hace referencia a las Tarjeta de Inspección técnica del vehículo (TITV). Por otra parte, el artículo 12 del Reglamento 443/2001 exige que los vehículos de transporte escolar cuenten con el seguro en vigor correspondiente.



Del informe-certificado de matrícula que esta parte ha podido obtener de la Dirección General de Tráfico, relativo al vehículo XXXX HNC (DOCUMENTO 6), hemos podido comprobar que dicho vehículo, no solo no disponía ni de la ITV en vigor, ni del seguro obligatorio, en el momento de presentación de las proposiciones, sino que, tampoco, en el momento temporal de solicitud de la documentación en el plazo del artículo 150.2 de la LCSP. De hecho, a fecha de presentación de dicho recurso, el vehículo seguía sin ser apto, careciendo de la documentación técnica en vigor requerida.

La ausencia de TITV en vigor y de seguro para dicho vehículo supone un incumplimiento de los pliegos, por cuanto dicho vehículo no era idóneo, no ya en el momento de presentación de las proposiciones sino, también, en el momento de verificación de su disponibilidad, a los efectos del artículo 150.2 de la LCSP”.

No se hacen alegaciones ante esta afirmación ni por el órgano de contratación ni por la adjudicataria, limitándose esta última a afirmar que ha acreditado en tiempo y forma cuantos extremos establecían los pliegos de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas. Se ha acreditado la correcta disponibilidad de los vehículos, así como su correcta situación jurídica.

Cierto es que ni el PPT ni el PCAP requerían de la documentación justificativa de la situación jurídica de los vehículos, así refiere el órgano de contratación que no se preveía en el trámite del art.150.2 de la LCSP, dado que el PCAP en su cláusula 7.7 recoge la documentación a requerir al propuesto como adjudicatario y en dicha cláusula no se establece que se requerirá ninguna documentación técnica de los vehículos ofertados, pues dicha oferta se realiza mediante declaración responsable. En aplicación del artículo 69.1 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común, la Mesa de Contratación ha requerido documentación técnica cuando ha considerado que había indicios de no disponibilidad de los medios ofrecidos, como en el caso del vehículo con matrícula XXXXHNJ.

De no admitirse tampoco la valoración de este vehículo, la oferta quedaría reducida a 34 vehículos, incumpliendo el requerimiento mínimo de 36 vehículos.



Décimo. La resolución de la controversia exige analizar la cuestión nuclear de la admisibilidad de la sustitución de vehículos de la relación inicialmente ofertada.

De admitirse la sustitución la oferta de la adjudicataria sería de 36 vehículos titulares y dos de reserva (aunque fueron tres vehículos nuevos los que se ofertaron en sustitución, ya ha quedado expuesto que uno de ellos se correspondía con uno de los inicialmente ofertados). Por tanto, de prosperar los motivos apuntados por la recurrente respecto a los otros dos vehículos, expuestos en el fundamento de derecho anterior, quedaría la oferta en 36 vehículos titulares cumpliendo así el pliego, y no afectando dada la diferencia de puntuación, a la valoración de los criterios automáticos y por tanto a la adjudicación.

Ahora bien, de considerarse improcedente la sustitución, la oferta quedaría limitada a los 36 vehículos titulares, por lo que la estimación de las incidencias de dos de los vehículos ofertados daría lugar a que se redujera a 34/35 vehículos incumpliendo con ello el pliego.

Defienden la sustitución el órgano de contratación y la adjudicataria invocando la cláusula 7.3 del PPT que establece : *“Si las circunstancias lo requieren, la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo podrá autorizar la inclusión de nuevos vehículos cuando sea para sustituir a un vehículo transferido o dado de baja, un vehículo que haya superado la antigüedad máxima para prestar servicios de transporte escolar, o bien un vehículo que la administración considere que está suficientemente justificada la necesidad de su sustitución por haber sufrido frecuentes averías que hayan entorpecido de modo significativo la correcta prestación de los servicios contratados. A estos efectos, la fecha de primera matriculación de los nuevos vehículos autorizados deberá ser más moderna que la del vehículo sustituido, y sus características en cuanto a número de plazas, adaptación para usuarios con déficit de movilidad, etc., igual o superior a aquel. El nuevo vehículo no podrá iniciar la prestación del servicio hasta que no disponga de la citada autorización, pudiendo la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo limitar estas nuevas autorizaciones cuando su necesidad o conveniencia para la prestación de los servicios no quede debidamente justificada”*. No ofrece duda a criterio de este tribunal que tal previsión se aplica durante la vigencia del contrato, por lo que no puede invocarse para la modificación o complemento de la oferta inicial.



Respecto del complemento de oferta, este Tribunal señaló en la Resolución nº 861/2024, de 11 de julio, entre otras:

“Un tercer supuesto es el complemento de oferta. En él encuadramos aquellos supuestos en los que el licitador no aporta la documentación claramente exigida por los pliegos. Este supuesto de hecho es el que ahora se plantea.

La posición de este Tribunal al respecto ha sido tradicionalmente muy rigurosa, partiendo de la base de que el principio en materia de contratación concernido es el de igualdad y no discriminación, no el de concurrencia.

Para ello, hemos tenido en cuenta las sentencias de 29 de marzo de 2012 (asunto C-599/10) y de 7 de septiembre de 2021 (asunto C-927/19) ambas del TJUE. Esta última señala que:

“..como se desprende de reiterada jurisprudencia relativa a la interpretación de las Directivas 2004/18/CE del parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, suministro y de servicios ((DO 2004, L-134, p.114), basada en particular en el principio de igualdad de trato y que procede aplicar por analogía en el contexto de dicho artículo 56, apartado 3, una petición de aclaraciones presentada a un operador económico en virtud de esa disposición no puede paliar la falta de un documento o de alguna información cuya aportación exigiesen los pliegos de la contratación, ya que el poder adjudicador debe cumplir estrictamente los criterios que él mismo ha establecido...”

Este criterio es el mantenido también por el Tribunal General de la Unión Europea en sentencias de 10 de diciembre de 2009 (asunto T-195/08) y de 14 de junio de 2023 (asunto T-376/21)

A la vista de dichas sentencias, hemos rechazado el complemento de oferta, esto es, la posibilidad de aportar constante licitación la documentación claramente requerida por los pliegos para valorar un criterio de adjudicación, cuando esta no se ha aportado con la oferta.



Cuestión distinta es que, aportada la documentación, en ella se aprecien errores o dudas. En ese caso, la subsanación o aclaración de la documentación presentada tiene una clara diferencia con el complemento de oferta. En este, la documentación no se presenta con la oferta, en aquellos, la documentación se presenta, pero con defectos, y es sobre estos, dependiendo de su naturaleza y entidad, sobre cuya subsanación o aclaración es preciso pronunciarse, siempre con el límite insoslayable de la inmodificabilidad de la oferta.

Ahora bien, esta línea puede haberse visto afectada por la sentencia del Tribunal Supremo dictada en interés casacional de fecha 20 noviembre de 2023 (Recurso 6806/2020). En ella se fijan los siguientes criterios para resolver los defectos apreciados en la oferta

“En respuesta a la cuestión de interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, formulada en el auto de admisión a trámite del recurso de casación, consideramos que la posibilidad de subsanación de la documentación presentada en el sobre 3 habrá de ser resulta de forma casuística, en atención a la naturaleza y características del documento de que se trate, si bien cabe señalar, como criterios generales; i) que una interpretación literalista que impida la adjudicación de un contrato por simples defectos formales, fácilmente subsanables, es contraria al principio de libre concurrencia que debe presidir la contratación administrativa, ii) debe considerarse no subsanable la falta de cumplimiento de un criterio en el momento del cierre del plazo de presentación de proposiciones, y como subsanables los simples defectos en la acreditación del cumplimiento en plazo de ese criterio y iii) no cabe que por la vía de subsanación se modifique o altere de alguna forma la oferta presentada”.

Tras una lectura reposada de dicha sentencia, consideramos sin embargo que en ella no se revisa el planteamiento que hasta la fecha el Tribunal Supremo venía manteniendo.

En primer lugar, porque el caso base no es un complemento de oferta. Se trata de una oferta no firmada por el licitador y a él entendemos que se ajusta el Fallo, pues en el Fundamento de Derecho Tercero de la sentencia se dice que:

“Hemos anticipado en la narración de hechos del fundamento de derecho 1 que el presente recurso se limita a la cuestión de si era o no subsanable un determinado documento



aportado por Vodafone España SAU en el sobre 3, certificado de cumplimiento del esquema nacional de seguridad...

En segundo lugar, porque la sentencia señala como precedentes judiciales a tener en cuenta para la resolución del recurso, dos sentencias que abordan controversias relativas a la subsanación/aclaración de documentados presentados con la oferta.

La sentencia de 6 de julio de 2004 (recurso 265/2003), que trató también de un supuesto de falta de firma, que, como ahora sucede, afectaba a la proposición económica y la sentencia de 25 de mayo de 2015 (recurso 322/2014). En este segundo supuesto se trata también de un documento presentado con la oferta, a partir del cual no podía entenderse totalmente acreditado el requisito valorado para su puntuación.

Por dichas razones, entendemos que el Tribunal Supremo, con esta reciente sentencia de 20 de noviembre de 2023, no modifica la línea jurisprudencial seguida ni específicamente el supuesto que ahora nos ocupa: la falta de documentación aportada con la oferta, claramente exigida en los pliegos.

Atendido todo lo anterior, entendemos que procede mantener la interpretación que rechaza con carácter general la posibilidad de aportar la documentación relativa a la oferta y necesaria para su puntuación, con posterioridad a la fecha de fin de plazo de presentación de ofertas, cuando esta es claramente exigida en los pliegos.

El principio de igualdad y no discriminación nos conducen a ello, pues sostener lo contrario, conduciría a considerar irrelevante el plazo dado a todos los licitadores para la presentación de ofertas.

Cumplir con el plazo exige a los licitadores preparar una oferta y documentarla. No se trata solo de indicar un precio, se trata de presentar una oferta, que pueda resultar adjudicataria y que además sea viable, valorando para ello el mercado y su evolución, todo ello y además la situación de la empresa licitadora. En ese momento, de máxima competición, las empresas agotan los plazos y el error en la presentación en plazo, aunque sea por un margen mínimo, se sanciona con la exclusión.



Siendo ello así, resultaría contradictorio, admitir la aportación de la documentación relativa a la oferta y claramente exigida por los pliegos para su puntuación con posterioridad al plazo, pues, llevado al extremo, se estaría incentivando la falta de diligencia en los licitadores, que podrían limitarse a presentar la oferta, difiriendo a un momento posterior aportar la documentación preceptiva y exigida para la puntuación”.

Aplicada la citada doctrina al caso que nos ocupa, este Tribunal considera que no fue correcta la actuación de la Mesa de Contratación al admitir la sustitución de tres de los vehículos inicialmente ofertados, cuyas fechas de matriculación excedían del plazo de presentación de ofertas, de la que resulta una modificación, mejora o complemento de la oferta inicial.

El proceder de la Mesa de Contratación ha permitido de facto a la adjudicataria aportar tres vehículos que no habían sido originariamente objeto de presentación, lo cual supone una inadmisibles modificación de la oferta, atentando contra el principio de igualdad de trato y concurrencia. En consecuencia, la actual adjudicataria, de no habersele permitido completar su oferta, esta se hubiera reducido a 36 vehículos, el mínimo exigido en el pliego.

En esta situación cobra especial relevancia las incidencias detectadas en cuanto a dos de los vehículos ofertados, que podría suponer incumplimiento del pliego, reduciendo el número de vehículos a 35/34.

En el primero de ellos (XXXX HNJ) se alega la indisponibilidad sobrevenida, en cuanto se rescindió el contrato con posterioridad a la fecha fin de presentación de ofertas, informando el Órgano de contratación que la mesa decidió excluirlo de la valoración. Con ello se reducen a 35 los vehículos, lo que implica un incumplimiento del pliego, y en consecuencia procede anular la resolución de adjudicación y haría innecesario pronunciarse sobre el segundo de los vehículos, aunque por congruencia, abordamos el mismo.

Consideramos respecto al incumplimiento de la características técnicas (ITV y seguro obligatorio) que invoca la recurrente en el vehículo matrícula XXXX HNC, que si bien no se exige en los pliegos la acreditación de los requisitos de los vehículos, puestos estos de manifiesto, en cuanto determinan un incumplimiento de las características de los vehículos exigidos en el pliego (*anexo VI del PCAP: Que para la ejecución de dicho contrato oferta*



los siguientes vehículos que cumplen los requisitos exigidos en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, provistos de cinturones de seguridad homologados, y que disponen de la documentación técnica requerida en la fecha de finalización del plazo de presentación de proposiciones) debiera ser objeto de comprobación por el órgano de contratación, dado que ni el adjudicatario ni el órgano hacen alegación alguna al respecto.

Procede por tanto estimar el recurso por indebida admisión de la sustitución de vehículos, de modo que la oferta de la adjudicataria no cumpliría el requisito de ofertar 36 vehículos para la prestación del servicio, anulando la resolución de adjudicación y debiendo proseguir el procedimiento por sus trámites.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar el recurso interpuesto por D. A.A.T., en representación de AUTOCARES IBEROCAR, S.A., contra la adjudicación del lote 8 del procedimiento “*Servicio de transporte escolar correspondiente a 223 rutas de distintos centros educativos públicos dependientes la consejería con competencias en materia de educación de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para los cursos 2024-2025, 2025-2026 y 2026-2027*”, con expediente nº 15033/2024, convocado por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo de la Región de Murcia.

Segundo. Levantar la suspensión del lote 8 del procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso- administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación, de conformidad con lo



dispuesto en los artículos 10.1. letra k y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LAS VOCALES