



EB 2017/079

Resolución 089/2017, de 3 de agosto de 2017, del Titular del Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la Comunidad Autónoma de Euskadi / Euskal Autonomia Erkidegoko Kontratuen inguruko Errekurtsoen Administrazio Organoaren titularra, que resuelve el recurso especial interpuesto por FEDERAL SIGNAL VAMA, S.A. frente al Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato de “Suministro de vehículos de patrulla, equipamiento policía y mantenimiento integral de los mismos”, tramitado por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

I.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: El día 12 de junio de 2017, la empresa FEDERAL SIGNAL VAMA, S.A. (en adelante, VAMA) interpuso en una oficina del operador postal Correos y Telégrafos, S.A. un recurso especial en materia de contratación frente a los pliegos del contrato de “Suministro de vehículos de patrulla, equipamiento policía y mantenimiento integral de los mismos”, tramitado por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi. De conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 814/2015, el mismo día de su presentación en la oficina de correos, el recurrente remitió al Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la Comunidad Autónoma de Euskadi / Euskal Autonomia Erkidegoko Kontratuen inguruko Errekurtsoen Administrazio Organoa (en adelante, OARC / KEAO) copia del escrito formato electrónico.

SEGUNDO: Al día siguiente de su recepción se trasladó el recurso al poder adjudicador, solicitándole que remitiera el expediente del contrato y el informe al que se refiere el artículo 46.2 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en lo sucesivo, TRLCSP), documentos que tuvieron entrada el día 15 de junio de 2017 en el registro del OARC / KEAO.



TERCERO: No habiendo interesados, no se efectuó el traslado del recurso previsto en el artículo 46.3 del TRLCSP.

CUARTO: Mediante Resolución B-BN 15/2017, de 16 de junio, el titular del OARC / KEAO suspendió cautelarmente la tramitación del procedimiento.

QUINTO: Mediante Resolución E-I 02/2017, de 17 de julio de 2017, el Titular del OARC / KEAO resolvió la apertura de un trámite de audiencia al amparo del artículo 119.3 de la Ley 39/2015, del procedimiento administrativo común, para que los interesados alegaran lo que estimaran oportuno al observar este OARC / KEAO que la versión de punto 14 de Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT) que consta en el expediente del poder adjudicador difiere de la documentación que se anexa con el recurso.

Dentro del plazo otorgado, VAMA ha remitido el día 21 de julio de 2017 un escrito de alegaciones complementarias al recurso. El día 24 de julio de 2017 fueron trasladadas las alegaciones complementarias al poder adjudicador, que no ha informado sobre su contenido.

II.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: Constan la legitimación del recurrente y la representación de don A.S.M. que actúa en su nombre.

SEGUNDO: El objeto del recurso es un contrato de suministro sujeto a regulación armonizada, por lo que se incluye dentro del ámbito del recurso especial (artículo 40.1 a) del TRLCSP).

TERCERO: Según el artículo 40.2 a) TRLCSP, podrán ser objeto de recurso «Los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación». El acto recurrido es el Pliego de Prescripciones Técnicas (en lo sucesivo, PPT) que rigen el contrato.



CUARTO: En cuanto al régimen jurídico aplicable al contrato, la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi tiene la condición de poder adjudicador y, en concreto, de Administración Pública, según el artículo 3 del TRLCSP.

QUINTO: El recurso ha sido interpuesto en tiempo y forma.

SEXTO: La argumentación del recurso es, en síntesis, la siguiente:

a) El punto 14 del Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT) restringe la competencia por cuanto limita su participación sólo y exclusivamente a aquellas empresas que se dediquen a la fabricación de vehículos, pero no a cualquier vehículo sino a aquellas cuya actividad sea la “fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia y especiales”, ya que los certificados ISO 9001 e ISO 14001 que se requieren son para el diseño, fabricación y reparación de este tipo de vehículos. El certificado UCA es de producción para la fabricación de vehículos de las categorías N₁, N₂, N₃ –transporte de mercancías–, O₁, O₂, O₃, O₄ –remolques concebidos para el transporte de mercancías– y M₁ –vehículos para el transporte de personas y equipaje, con un máximo de 8 asientos además del conductor, excepcionalmente las plazas de asiento pueden limitarse a una–, y es incomprensible que la empresa transformadora deba aportar certificados de fabricación de vehículos de mercancías y remolques, por cuanto que conforme a las cláusulas 1 y 2 del PPT los vehículos policiales objeto de contrato son monovolúmenes.

De conformidad con el artículo 62.2 del TRLCSP los requisitos de solvencia deben estar vinculados y ser proporcionales al objeto de contrato. Los pliegos deberían haber incluido requisitos que permitieran el acceso lo más universalmente posible; por el contrario, el punto 14 del PPT sólo permite licitar a los fabricantes de vehículos especiales que también fabriquen vehículos de mercadería y remolques, de forma que se excluye a empresas que están habilitadas para la fabricación e instalación de conjuntos funcionales para



transformar un vehículo convencional en uno policial. No discute que se pidan certificados ISO o UCA, sino que el punto 14 del PPT especifique que los certificados sean necesariamente para la “fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia y especiales”, ya que deberían permitirse también los certificados referentes a la transformación de los vehículos.

La exigencia del punto 14 del PPT de unos certificados ISO y UCA determinados sólo es disponible por fabricantes de vehículos especiales y vehículos de mercancías y remolques; cuando es práctica habitual que este tipo de contratos pueda ser ejecutado por diferentes tipos de empresas, entre ellas, las carroceras habilitadas para la transformación de vehículos. En un acceso universal debe permitirse la participación de empresas fabricantes y también de empresas no fabricantes que estén habilitadas; en este sentido, en un expediente anterior (S-005/2015) no se exigía la posesión de ninguno de los referidos certificados de fabricación de vehículos.

Concluye que el punto 14 infringe los artículos 1, 139, 117 y 62.2 del TRLCSP, a tenor de los cuales sólo se podrá establecer un obstáculo a la competencia, si existieran razones fundamentadas para ello.

Tras la concesión de trámite de audiencia, VAMA afirma que la modificación del punto 14 del PPT no corrige los defectos advertidos, ya que nada cambia el hecho de que los certificados deban incluirse en el sobre “C” o presentarse posteriormente. Se reafirma en los argumentos del escrito de recurso e insiste en que los certificados ISO 9001-14001 y UCA en distintas categorías se requieren de manera acumulativa, lo que reduce el número de empresas que se encuentran en posesión de todos estos certificados; así, existen unas 500 empresas con el certificado UCA N-M, para fabricación de vehículos para el transporte de mercaderías y personas, pero no todas ellas disponen, además, del certificado UCA en el resto de categorías exigidas (O₁, O₂, O₃ y O₄). Añade que, en su lugar, los pliegos deberían aceptar los certificados ISO y UCA relativos a actividades de diseño, producción, instalación y servicios postventa de equipos de señalización de emergencia, iluminación, accesorios y



complementos de vehículos de servicios especiales, así como de habitáculos o celdas de detenidos, y en cuanto a los certificados UCA sólo deberían exigirse los relativos a la categoría M.

b) Solicita que se declare nula o se anule y deje sin efecto la cláusula recurrida y se reponga por otra conforme a derecho.

SÉPTIMO: El poder adjudicador solicita la desestimación del recurso por las razones que a continuación se resumen:

a) El Departamento de seguridad debe asegurarse de que el proceso de transformación y adecuación de vehículos se realiza con sistemas de gestión de la calidad, procedimientos, medios e infraestructuras que garanticen su máxima fiabilidad y, por ende, se minimice el riesgo de incidencias en la disponibilidad del Parque Móvil.

El informe al recurso alude al Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como sistemas, partes, y piezas de dichos vehículos; y a la Directiva VA 2007/46/CE, por la que se crea un marco para la homologación de vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que en su artículo 2.3 b) establece que su ámbito de aplicación será optativa para los “Vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público”.

Prosigue señalando que los vehículos policiales se realizan a partir de un vehículo de serie ya homologado al cual se incorporan elementos que modifican la disposición original del habitáculo interior y pueden alterar las condiciones de homologación en aspectos tan determinantes como el número de plazas, disponibilidad de espacios o la inserción de elementos que modifican los riesgos de impacto para los ocupantes. En anteriores



adquisiciones no se procedió a la homologación de vehículos, acogéndose al carácter no obligatorio del proceso, optándose por la tramitación del visado por parte de la Inspección Técnica de Vehículos, que se pretende ahora superar mediante espacios técnicos y de homologación que converjan en la obtención de protocolos de garantía y uso en el Parque Móvil Policial.

Reproduce diversas definiciones contenidas en el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE, así como los artículos 22 “Homologación de tipo CE de series cortas” y 23 “Homologación de tipo nacional de series cortas”, y añade que la Directiva establece que cada Estado miembro habrá de articular las medidas oportunas que garanticen que los vehículos homologados se fabriquen en las condiciones establecidas. En la normativa nacional es el Real Decreto 750/2010, que en su artículo 4.3 regula la “Homologación de series cortas nacionales” y en el 9 el “Procedimiento de conformidad de la producción”.

El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, como autoridad de homologación, nombró a la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial y a su Unidad de Certificaciones del Automóvil (UCA) como servicio técnico que lleva a cabo esas evaluaciones iniciales y de conformidad con la producción sobre los fabricantes, que permite la obtención de la certificación UCA como fabricante de forma conjunta para todas las categorías especificadas en el pliego de condiciones (O, M y N). Señala que según la comunicación de marzo de 2017 de la UCA el número de empresas certificadas con el alcance de fabricación de vehículos completos/complementados de la categoría N-M es de 515 empresas.

Sobre el desglose de categorías de vehículos fabricados para los que se exige el certificado de conformidad de la UCA y el requerimiento de ser fabricante de vehículos para el transporte de mercancías y remolques, indica el informe que dicha certificación, de conformidad con la producción, se emite de forma conjunta y simultánea para todas las categorías referenciadas.



Por último, afirma que la determinación del punto 14 del PPT ha sido establecida libremente por el órgano de contratación de forma razonable y no impide la competencia entre licitadores ni incluye ventajas injustificadas a determinados operadores, de forma que la adecuación de dicha al artículo 117.2 del TRLCSP es contrastable.

OCTAVO: El recurrente impugna el punto 14 del PPT cuyo contenido es el siguiente:

«14.- REQUISITOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO POR LA EMPRESA CARROCERA QUE REALIZA LA TRANSFORMACIÓN DEL VEHÍCULO POLICIAL.

La petición de estos requisitos responde a la necesidad de que en el diseño y ejecución de la transformación policial intervengan empresas con la suficiente solvencia técnica para ejecutar trabajos de transformación policiales en un volumen importante de vehículos, con capacidad de cumplimiento de los requerimientos de calidad solicitados y en el periodo de tiempo establecido. Para asegurar esa solvencia técnica entendemos que la empresa ejecutante de la transformación debe disponer de un sistema de control de calidad que sea validado y certificado por una empresa acreditada por ENAC (Entidad Nacional de Acreditación) o por empresa acreditadora certificada firmante del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo establecido en EA (European Cooperation Accreditation). En adición a ello y por el compromiso de la administración para con el desarrollo de los procesos de producción limpios y respetuosos con el medio ambiente, entendemos que las empresas que intervengan en el aprovisionamiento o fabricación de nuestros vehículos de policía deben de justificarlo mediante una acreditación formal y oficial como es la posesión de un certificado de gestión de recursos y procesos respetuosos con el medio ambiente como es la ISO 14001 o equivalente en los términos expresados a continuación y en la actividad expresa que se desea ejecuten como es el diseño y transformación de vehículos especiales y de emergencia.

Según esto, la transformación policial del vehículo así como su homologación deberá ser realizada por una empresa carrocera que cumpla al menos los siguientes requisitos.



1º Estar en posesión del certificado de gestión de calidad ISO 9001 o equivalente para el Diseño, fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia y especiales. Dicho certificado deberá estar expedido por empresa certificadora acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por empresa certificadora acreditada por entidad europea firmante del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo establecido en EA (European Cooperation Accreditation).

2º Estar en posesión del certificado de gestión ambiental ISO 14001 o equivalente para el Diseño, fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia y especiales. Dicho certificado deberá estar expedido por empresa certificadora acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por empresa certificadora acreditada por entidad europea firmante del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo establecido en EA (European Cooperation Accreditation).

3º Certificado de conformidad de producción para la fabricación de vehículos de categorías: N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 y M1. Dicho certificado deberá estar expedido por la Unidad de Certificación del Automóvil (UCA) de la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial.

Estos requisitos deberán ser acreditados previo al inicio del proceso de transformación y homologación de los vehículos.»

El recurrente denuncia que el punto del PPT reproducido infringe los principios de igualdad de trato y no discriminación (artículos 1 y 139 del TRLCSP), y lo hace invocando una norma previa al contrato como es el artículo 62.2 del TRLCSP, sobre la solvencia mínima que deben reunir los licitadores, y otra de otra de carácter obligacional como es el artículo 117 del TRLCSP que regula las reglas para el establecimiento de prescripciones técnicas que regirán el contrato. Por tanto, la resolución del recurso requiere, en primer lugar, examinar con qué finalidad introduce el poder adjudicador la exigencia de que la empresa adjudicataria esté en posesión de los tres certificados que se piden.

Inicialmente, se debe descartar que el objetivo de los certificados sea fijar los medios para la acreditación de solvencia técnica, porque el inciso 2º del apartado 29.2.3 de la carátula del PCAP, referente a la “Solvencia técnica o profesional” establece que:



«Las empresas licitadoras deberán acreditar haber formalizado durante los últimos 5 años, **un contrato de arrendamiento con una flota igual o superior a 100 vehículos.**»

Por otra parte, el párrafo “in fine” del punto 14 del PPT, tras la corrección efectuada por la Orden de 8 de junio de 2017, señala respecto de los certificados que «Estos requisitos deberán ser acreditados previo al inicio del proceso de transformación y homologación de los vehículos.», de forma que únicamente se acreditarán por el adjudicatario tras la formalización del contrato y antes del inicio de su ejecución.

El PPT que rige el contrato se divide en dos capítulos, el segundo de los cuales se titula “DESCRIPCIÓN DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y DE TRANSFORMACIÓN DEL VEHÍCULO MONOVOLUMEN TRACCIÓN INTEGRAL PATRULLA ERTZAINTZA”, y dentro de este capítulo se encuentra el punto 14 objeto de impugnación. Por su ubicación en el PPT, no cabe duda de que es intención del poder adjudicador exigir los certificados debatidos como requisito de la ejecución del contrato, tanto porque forman parte del documento destinado a describir las características técnicas de los vehículos, como porque su acreditación tiene lugar en el inicio del proceso de transformación y homologación de los vehículos, que siempre tendrá lugar en la ejecución del contrato tras su formalización. En consecuencia, se puede concluir que el punto debatido es una condición propia de la ejecución del contrato contenida en el documento donde se describen las especificación técnicas, que deben cumplir todos los licitadores que aspiren a ser adjudicatarios.

El artículo 117 del TRLCSP, al que aluden tanto el recurrente como el informe del poder adjudicador, regula las “Reglas para el establecimiento de prescripciones técnicas” y prevé la opción de que las prescripciones técnicas puedan definirse en base a especificaciones contenidas en certificaciones y etiquetas. Este OARC / KEAO en su Resolución 097/2013 tuvo ocasión de examinar el valor de las características técnicas referidas a certificados medioambientales, llegando a las siguientes conclusiones que son aplicables al



objeto del presente recurso: (i) las prescripciones técnicas cumplen la función de describir el objeto del contrato para que las empresas puedan decidir si están interesadas en el mismo, exponen los requisitos mensurables que sirven para evaluar las ofertas y constituyen criterios mínimos de cumplimiento; (ii) a través de la exigencia de certificaciones se está definiendo el objeto del contrato ya que se refieren a un requisito que deben cumplir los bienes a suministrar; (iii) del examen del artículo 117 del TRLCSP se infiere que los poderes adjudicadores se hallan facultados para definir las prescripciones técnicas conforme a las prescripciones detalladas en certificados y etiquetas, pero no pueden exigir una concreta ya que deben aceptar cualquier otra que sea equivalente o cualquier otro medio de prueba adecuado, como puede ser un informe del fabricante o un informe de ensayos elaborado por un organismo oficialmente reconocido; (iv) en cada caso es preciso analizar si la exigencia de certificados y etiquetas como prescripciones técnicas está definida de conformidad con los límites señalados en el artículo 117 del TRLCSP.

El punto debatido exige a todos los licitadores que aspiren a la ejecución del contrato, estar en posesión de los siguientes certificados: (i) gestión de calidad ISO 9001 o equivalente para el diseño, fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia especiales; (ii) gestión ambiental ISO 14001 o equivalente para el diseño, fabricación y reparación de vehículos de servicios de emergencia y especiales; (iii) conformidad de producción para la fabricación de vehículos de categorías: N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 y M1, expedido por la Unidad de Certificación del Automóvil (UCA).

Brevemente expuesto, el certificado ISO 9001 determina los requisitos de un sistema de calidad para su aplicación interna por organizaciones públicas o privadas, y se centra en la eficacia del sistema de gestión de calidad para satisfacer los requisitos de los clientes; el certificado ISO 14001, por su parte, pretende la aplicación en organizaciones del sector público o privado de un plan de manejo ambiental que incluya objetivos y metas ambientales, políticas y procedimientos para lograr esas metas, etc., describe el proceso que debe seguir la empresa y la exigencia del respeto a las leyes ambientales nacionales. En ambos casos, los certificados se refieren a sistemas de gestión –



calidad y medioambiental– a aplicar en los procesos productivos de organizaciones públicas o privadas (si bien los pliegos que nos ocupan obvian la posibilidad de aceptar otras pruebas de medidas equivalentes de garantía de la calidad y de gestión medioambiental). El TRLCSP prevé la presentación de este tipo de certificados, o sus equivalentes o la posibilidad de aceptar otras pruebas en sus artículos 80 “Acreditación del cumplimiento de las normas de garantía de calidad” y 81 “Acreditación del cumplimiento de las normas de gestión medioambiental”, como medios de acreditación de solvencia técnica. Consecuentemente, a juicio de este OARC / KEAO, el punto 14 del PPT, en lo referente a la exigencia de los referidos certificados o sus equivalentes, no describe prescripción alguna relacionada con el objeto del contrato, pues no se refiere a las características del producto, por lo que su exigencia no puede ser calificada como condición de ejecución; por el contrario, recoge requisitos propios de las condiciones de aptitud de las empresas licitadoras, y se llega a este parecer porque, por un lado, en su primer párrafo claramente expresa que la petición los certificados obedece a la necesidad de que intervengan empresas con la suficiente solvencia técnica para ejecutar trabajos de transformación policiales en un volumen importante de vehículos, y en el siguiente párrafo también se indica que la transformación policial del vehículo así como su homologación deberá ser realizada por una empresa carrocera que cumpla determinados requisitos; por otro lado, los certificados de gestión de calidad y gestión medioambiental exigidos no se refieren al objeto del contrato (el suministro) sino a la producción. Por consiguiente, el motivo de impugnación debe estimarse.

El tercero de los certificados exigidos, el de conformidad de la producción expedido por la UCA, tiene su origen en la Directiva 2007/46/CE, de Parlamento y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, así como en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, que incorpora la



Directiva 2007/46/CE al ordenamiento nacional. De conformidad con el artículo 1 es objeto del Real Decreto 750/2010 «(...) la regulación de los procedimientos administrativos para que los vehículos incluidos en su ámbito de aplicación puedan recibir la homologación de tipo como condición previa a su matriculación o puesta en circulación en España, así como de los procedimientos administrativos para que las partes y piezas, en su caso, destinadas a dichos vehículos, matriculados o no, y que requieran una homologación, puedan ser comercializadas en el mercado español.» A diferencia de los certificados anteriores, el de la “conformidad de la producción”, regulado en el artículo 9 del Real Decreto 750/2010, se refiere al objeto del contrato, pues está destinada a garantizar que cada vehículo, sistema, componente o unidad técnica independientemente fabricados sean conformes con el tipo homologado, de acuerdo con alguna de las posibles alternativas existentes. Consecuentemente, procede analizar si es procedente exigir la homologación de los vehículos en todas las categorías exigidas. A este respecto, debe darse la razón al recurrente pues, el Anexo I, parte A y C del Reglamento de la Unión Europea nº 678/2011 que sustituye determinados apartados de la Directiva 2007/46/CE (entre ellos el Anexo II), que crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, especifica que la categoría M hace referencia a los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, incluyéndose en la subcategoría M₁ los vehículos que dispongan, como máximo, de ocho plazas de asiento además de la del conductor, aunque el número de plazas de asiento podrá limitarse a una, es decir, la del conductor. Teniendo en cuenta que el objeto del contrato se centra en vehículos patrulla monovolúmenes (cláusula 1 PPT), y que su número de ocupantes será de 4 o 5 (cláusula 2.1 del PPT), es improcedente y desproporcionado exigir la homologación en el resto de categorías y subcategorías.

Por todo lo expuesto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 43.2 del TRLCSP y en la Disposición Adicional Octava de la Ley 5/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2011, el Titular del Órgano



Administrativo de Recursos Contractuales de la Comunidad Autónoma de Euskadi / Euskal Autonomia Erkidegoko Kontratuen inguruko Errekurtsoen Administrazio Organoaren titularra:

RESUELVE

PRIMERO: Estimar el recurso especial interpuesto por FEDERAL SIGNAL VAMA, S.A. frente al Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato de “Suministro de vehículos de patrulla, equipamiento policía y mantenimiento integral de los mismos”, tramitado por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, anulando el punto 14 del Pliego de Prescripciones Técnicas y cancelando la licitación.

SEGUNDO: Levantar la suspensión cautelar de la tramitación del procedimiento acordada mediante Resolución B-BN 15/2017, de 16 de junio.

TERCERO: Notificar este acuerdo a todos los interesados en este procedimiento.

CUARTO: Contra la presente resolución, ejecutiva en sus propios términos, solo cabe la interposición de recurso contencioso- administrativo (artículo 44.1 Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, LJ) en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la notificación de la misma (artículo 46. 1 LJ), ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (artículo 10 k) LJ), de conformidad con el artículo 49 del TRLCSP.

Vitoria-Gasteiz, 2017ko abuztuaren 3a

Vitoria-Gasteiz, 3 de agosto de 2017