



EB 2021/152

Resolución 206/2021, de 20 de diciembre, de la Titular del Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la Comunidad Autónoma de Euskadi / Euskal Autonomia Erkidegoko Kontratuen inguruko Errekurtsoen Administrazio Organoaren titularra, en relación con el recurso especial en materia de contratación interpuesto por AUTOBUSES BARREDO, S.L. frente a los pliegos del contrato de “Servicio de transporte escolar para diversos itinerarios a los centros públicos de enseñanza sito en el Territorio Histórico de Álava (C02/001/2021)”, promovido por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Departamento de Educación).

I.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Con fecha 6 de agosto de 2021 la AUTOBUSES BARREDO, S.L. (en adelante, el recurrente) interpuso, en el registro del Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la Comunidad Autónoma de Euskadi / Euskal Autonomia Erkidegoko Kontratuen inguruko Errekurtsoen Administrazio Organoa (en adelante, OARC / KEAO), un recurso especial en materia de contratación pública contra los pliegos del contrato de “Servicio de transporte escolar para diversos itinerarios a los centros públicos de enseñanza sitios en el Territorio Histórico de Álava (C02/001/2021)”, promovido por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Departamento de Educación).

SEGUNDO: El día 9 de agosto se solicitaron al poder adjudicador el expediente y el informe a los que se refiere el artículo 56.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, 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). Dicha documentación se remitió a este Órgano el día 17 de septiembre.





TERCERO: Mediante la Resolución B-BN 28/2021, de 18 de agosto, de este OARC / KEAO se ha acordado adoptar la medida provisional de suspender el procedimiento de adjudicación.

CUARTO: Trasladado el recurso a los interesados, se han recibido alegaciones de ANETRA el 7 de octubre.

II.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: Legitimación y representación

Consta en el expediente la legitimación de la recurrente y la representación de J.I.B.T. que actúa en su nombre.

SEGUNDO: Inclusión del contrato en el ámbito objetivo del recurso especial

El artículo 44.1 a) de la LCSP prevé que son susceptibles de recurso especial en materia de contratación los contratos de servicios cuyo valor estimado supere los 100.000 euros.

TERCERO: Impugnabilidad del acto

El artículo 44.2 a) de la LCSP señala que podrán ser objeto de recurso los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación.

CUARTO: Interposición del recurso en tiempo y forma

De conformidad con el artículo 50.1 LCSP el recurso ha sido interpuesto en tiempo y forma.



QUINTO: Régimen jurídico del poder adjudicador

En cuanto al régimen jurídico aplicable, la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi tiene la condición de poder adjudicador, y en concreto, de Administración Pública, según lo dispuesto en el artículo 3 de la LCSP.

SEXTO: Alegaciones del recurso

Los argumentos que, en síntesis, alega el recurrente son los siguientes:

- a) Vulneración de las normas y/o disposiciones legales en lo que a materia de subrogación se refiere, tanto en lo que a su posible falta de inclusión se refiere como respecto del deber de información sobre los costes de personal. Aunque el Convenio Colectivo referido a Alava, aprobado por Resolución de 22 de septiembre de 2008, no recoge de manera expresa referencia alguna a la figura de la subrogación, en su artículo 8 se remite a la Orden Ministerial de 20 de marzo de 1971, junto con las modificaciones introducidas a partir de la Orden Ministerial de 9 de julio de 1974, que se han visto modificadas por la Resolución de 13 de febrero de 2015, contempla la subrogación en el marco de este proceso de contratación. Todo ello parece un refrendo a las exigencias contenidas en el artículo 6 de la Ley 3/2016.
- b) Vulneración del principio de no discriminación, igualdad y libre competencia de los licitadores al imponer la cláusula 28.1 del Pliego de cláusulas administrativas particulares (en adelante, PCAP), el uso del idioma euskera en las relaciones con el poder adjudicador. Asimismo, se vulnera lo dispuesto en la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, básica de normalización del uso del euskera según cuyo artículo 4 los poderes públicos deberán velar y adoptar medidas dirigidas a que nadie se vea discriminado por razón de la lengua.
- c) Vulneración de los principios de seguridad jurídica, igualdad y transparencia del criterio de adjudicación relativo a la formación del personal en conducción



eficiente debido a que (i) las grandes empresas tienen una mayor facilidad para dar cumplimiento a este mandato, (ii) plantea dudas cuando no todos los empleados han recibido el mismo curso y el número de horas de impartición sea diferente, (iii) es un criterio que no está relacionado con el objeto del contrato, ya que el grado o eficiencia en la conducción depende de otras circunstancias como la antigüedad del vehículo.

d) La cláusula 21.6 del PCAP vulnera los principios de libre concurrencia, igualdad y proporcionalidad al exigir que las personas que presten el servicio acrediten al menos un año de experiencia en la conducción de transporte escolar, lo que restringe de una manera injustificada el número de licitadores que puede acceder al contrato, pues lo que permite garantizar cierta calidad en el servicio es la prestación de servicios en transporte de pasajeros en general.

e) Vulneración de los principios de igualdad, no discriminación y transparencia al limitar la adscripción de vehículos de reserva como preferentes en un único territorio (Araba) estaría limitando los derechos de los contratistas de dicha provincia en detrimento de los de otras.

f) Incumplimiento de los artículos 100.2 y 101.2 de la LCSP, ya que no se han tenido en cuenta los costes extraordinarios ocasionados por el Covid-19, a pesar de que la cláusula 3 del Pliego de prescripciones técnicas (en adelante, PPT) impone al contratista la obligación de cumplir y hacer cumplir las medidas de seguridad y prevención que las autoridades sanitarias impongan en esta materia.

g) Finalmente, solicita la nulidad del pliego y demás documentación complementaria, en lo referente al incumplimiento de la obligación de inclusión de la figura de la subrogación en el PCAP, por la infracción de los principios de igualdad, transparencia, proporcionalidad, seguridad jurídica y libre concurrencia y por incumplimiento de las exigencias contenidas en los artículos 100 y 101 de la LCSP.



SÉPTIMO: Alegaciones de ANETRA

ANETRA solicita la acumulación de todos los recursos especiales que se están tramitando contra todos los contratos del servicio de transporte escolar.

OCTAVO: Alegaciones del poder adjudicador

El poder adjudicador se opone al recurso sobre la base de los siguientes argumentos:

- a) La obligación de subrogación regulada en la legislación general a la que se remite el artículo 8 del Convenio Colectivo para la industria del transporte de viajeros por carretera de Álava, a la que se refiere el recurrente, es de aplicación a exclusiva a los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbanos o interurbanos, de viajeros por carretera y el servicio de transporte escolar se halla calificado de regular de uso especial.
- b) La cláusula 28.1 de las condiciones generales del PCAP impugnada contiene una condición especial de ejecución (conocimiento del euskera) que afecta únicamente al adjudicatario del contrato. Además, esta cláusula regula la relación entre el personal del contratista y el poder adjudicador en el uso del euskera en el marco de una relación contractual.
- c) En lo que respecta al criterio de adjudicación “formación en conducción eficiente”, la Administración goza de discrecionalidad a la hora de elegir los criterios de adjudicación y el recurrido, cumple con los requisitos del artículo 145 de la LCSP y ofrece una mayor calidad a la prestación. Respecto a la duda que plantea si es de aplicación al conductor preferente o al de reserva, en la respuesta a la pregunta 5, publicada en el perfil de contratante, se especifica que sólo puntúa el primero.



d) Existe un error material en los pliegos que ha de ser objeto de corrección, no de anulación, entre la cláusula específica 21.6.b) y la 25.2 del PCAP, debiendo prevalecer lo consignado en la primera, esto es, la experiencia en la conducción de transporte colectivo.

e) La decisión de limitar la adscripción de los vehículos de reserva como preferentes únicamente en los itinerarios gestionados por el poder adjudicador no es antijurídica, porque la Ley 4/2004, de 18 de marzo, no se opone a ello, ni es arbitraria.

f) En lo que respecta a la no inclusión de los gastos del COVID en el desglose de costes del presupuesto base de licitación (en adelante PBL), (i) los podrían acoger, ya que mejoran los establecidos por el Observatorio de costes del Transporte para 2021 y (ii) el poder adjudicador está sufragando estos costes y (iii) su no previsión obedece a que nos hallamos ante una situación transitoria.

NOVENO: Apreciaciones del OARC / KEAO

Son varias las cuestiones que se plantean en el recurso que se irán analizando en el orden en el que han sido expuestas en el recurso y contestadas por el poder adjudicador.

a) Sobre la procedencia de la no acumulación de recursos

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, aprobado por el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, así como en el artículo 57 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común, se considera no conveniente proceder a la acumulación de los diversos recursos especiales interpuestos contra los pliegos del contrato de “Servicio de transporte escolar para diversos itinerarios a los centros públicos de enseñanza sito en el



Territorio Histórico de Álava (C02/001/2021)” (identificados como EB 2021/140, EB 2021/144, EB 2021/148 y EB 2021/151), debido a que la extensión del número de motivos de impugnación alegados, así como el de recursos interpuestos, que no son coincidentes en todos ellos, aconsejan un análisis separado de cada recurso (ver la Resolución 134/2021 del OARC / KEAO).

b) Sobre la subrogación de trabajadores

Las partes no discuten que el Convenio Colectivo de aplicación es el de la industria del transporte de viajeros por carretera de Álava (BOTH A nº 126, de 3 de noviembre de 2008) que se remite en su artículo 8, en lo no regulado en el mismo, a la Orden Ministerial de 20 de marzo de 1971 con las modificaciones introducidas el 9 de julio de 1974, textos que han sido modificados por Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo marco estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera, mediante vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas, incluido el conductor (BOE nº 49 de 26 de febrero de 2015). Esta última disposición en su artículo 19, en relación con la sucesión convencional y subrogación establece lo siguiente:

Artículo 19. 1.º Lo previsto en el presente título será de exclusiva aplicación a los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbanos o interurbanos, de viajeros por carretera con vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas incluida la del Conductor, prestados en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos contempladas en la Ley de Contratos del Sector Público. Y todo ello con independencia de que la Empresa que preste o vaya a prestar este tipo de servicios se dedique a otra actividad de transporte o de la industria o los servicios

El contenido de esta disposición lleva a la desestimación del argumento del recurrente. Su contenido es exclusivamente de aplicación a los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbanos o interurbanos, de viajeros por carretera, mientras que el servicio que el poder adjudicador pretende contratar debe ser calificado de uso especial por estar destinado a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios, los escolares, a diferencia



de los de uso general, que son aquellos que van dirigidos a satisfacer una demanda general, pudiendo ser utilizables por cualquier interesado (artículo 67.b) Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres).

c) Sobre el uso del euskera

La cláusula general 28.1 del PCAP impugnada dice así:

28.- CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN.

28.1.1.- En las relaciones entre el poder adjudicador y la contratista se empleará normalmente el euskera. A los efectos de la ejecución del contrato se entiende por emplear “normalmente el euskera”, lo siguiente:

- a) En las comunicaciones verbales, el personal con conocimiento de euskera que en funciones de ejecución del contrato se dirija al poder adjudicador, se expresará inicialmente en esta lengua. Si el poder adjudicador se dirige en euskera a personal adscrito a la ejecución del contrato que no tenga conocimientos suficientes de esta lengua, la empresa encargada de la ejecución habrá de facilitar inmediatamente los medios o personal con capacitación lingüística en euskera necesarios para que la relación con el poder adjudicador derivada de la ejecución del contrato pueda desarrollarse en euskera.

Esta cláusula, inserta en el condicionado general del PCAP, regula la relación del personal del contratista con el poder adjudicador una vez perfeccionado el contrato y particularmente la comunicación verbal entre el personal del adjudicatario y el poder adjudicador. A este respecto, este OARC / KEAO ha manifestado con anterioridad (ver la Resolución 179/2018) que las empresas contratistas no tienen el mismo derecho que tienen los ciudadanos a escoger libremente la lengua de su elección en la prestación del servicio o suministro que se les ha encomendado cuando en su ejecución se tengan que relacionar con el poder adjudicador que ha adoptado medidas de uso del euskera en su funcionamiento “ad intra” o cuando existan obligaciones de respeto del derecho de opción de los usuarios, y estas sean proporcionales. Debemos añadir, como señala el informe 1/2016, de 29 de febrero de 2016 de la Comisión permanente de la Junta Asesora de la Contratación Administrativa de Euskadi, que la relación entre el personal de la contrata encargado de ejecución del contrato y la Administración contratante no es una relación de sujeción general, ni dicho personal actúa en ejercicio de los derechos que corresponden al ciudadano



como tal, sino en el marco de una relación contractual de sujeción especial regida por las especiales normas y pactos establecidos por ambas partes para dicha relación, siempre que se respete lo establecido en la LCSP.

En concreto, en lo que se refiere a la estipulación impugnada, se observa que quien se expresará en euskera con el poder adjudicador, será el personal que tenga conocimientos de euskera y, en el caso de que sea el poder adjudicador quien se comunique en euskera con el adjudicatario, para el caso de que el personal que le asiste no tenga conocimiento suficiente de esta lengua, arbitre las medidas precisas para facilitar la relación en euskera. No se observa ninguna discriminación o la imposición de una lengua sobre la otra, sino de unas medidas para arbitrar que la comunicación verbal, cuando así es solicitado por el poder adjudicador, pueda efectuarse en euskera.

Consecuentemente, el motivo de impugnación ha de ser desestimado.

d) Sobre la formación en conducción eficiente

El criterio impugnado es el siguiente:

22.2.2.- Criterios evaluables de forma automática mediante aplicación de fórmulas: Sí
Criterios de valoración de las ofertas relacionados por orden decreciente de importancia y por la ponderación que se les atribuye. **Puntuación total: 100 puntos.**

a) Criterios evaluables de forma automática mediante la aplicación de fórmulas:

(...)

4.- Formación en conducción eficiente (0-10 puntos)

Anexo PT/VII del Pliego de Prescripciones Técnicas

Se valorará que el personal adscrito a este contrato acredite haber realizado **formación en conducción eficiente en los últimos 5 años**. La acreditación de haber realizado el curso de conducción eficiente se presentará mediante certificado emitido por el órgano que haya ofrecido la formación cuando la Administración lo requiera para ello. Las empresas licitadoras deberán declarar en el Anexo PT/VII del Pliego de Prescripciones Técnicas haber realizado la formación en conducción eficiente, así como la fecha en la que la certificación fue obtenida.

Únicamente se puntuarán los certificados emitidos con fecha anterior al plazo de presentación de ofertas.

La escala de valoración es la siguiente:



Personal adscrito al contrato que ha realizado la formación en conducción eficiente	Puntuación
Curso de 50 o más horas	10
Curso entre 20 horas y 49 horas	7
Curso entre 4 horas y 19 horas	2
Cursos de menos de 4 horas	0

El recurrente critica que se valore la formación en conducción eficiente porque considera que no hay empresa que facilite a sus empleados 50 horas de formación. Este argumento ha de ser desestimado por las siguientes razones:

- 1) El artículo 145.2. 2º de la LCSP permite valorar la cualificación y experiencia del personal adscrito al contrato que vaya a ejecutar el mismo, pues la calidad de la ejecución de un contrato puede depender de manera determinante de la valía profesional de las personas encargadas de ejecutarlo, valía que está constituida por su experiencia y su formación, lo cual puede ser una característica intrínseca de la oferta y estar vinculada al objeto del contrato, y por lo tanto ser utilizada, en estos casos, como criterio de adjudicación (ver en este sentido las Resoluciones del OARC / KEAO 189/2019 y 61/2020 y la STJUE de 26 de marzo de 2015, asunto C-601/13, ECLI:EU:C:2015:204). Consecuentemente, en un contrato como el que nos ocupa, cabe que se valore la formación del personal adscrito a la ejecución del contrato, ya que es incuestionable que es el conductor quien presta el servicio.
- 2) Se trata de un criterio de adjudicación, lo cual permite comparar las ofertas e identificar la más ventajosa para la Administración. No se trata de un criterio de solvencia o de una condición de ejecución que impida participar en el procedimiento por lo que, desde esta perspectiva, es irrelevante que haya pocas empresas que den a sus trabajadores una formación de 50 horas o que únicamente las grandes empresas puedan ofrecer esta formación a sus trabajadores o que no todos los trabajadores tengan la misma formación.



- 3) La supuesta indeterminación del criterio formulado de forma automática ha sido resuelta de forma correcta por el poder adjudicador a través de la respuesta facilitada a la pregunta 5 en el sentido de manifestar que la única formación a valorar es la del conductor preferente.

e) Sobre la experiencia del personal

El PCAP se refiere en varias cláusulas a los requisitos que se exigen al personal que va a efectuar las labores de conducción. Así, en la Cláusula Específica 21.6 b) se requiere que los conductores acrediten como mínimo un año de experiencia en servicios de conducción de transporte escolar (página 22 del PCAP), igual que el Anexo II.2 del PCAP y la Cláusula Específica 25.2 (personal adscrito al contrato). Sin embargo, esta última estipulación, en el apartado “Requisito/s “(página 28 del PCAP) se refiere a la experiencia en servicios de conducción de transporte colectivo. La pretensión del recurrente consiste en dejar sin efecto la experiencia limitada a la conducción en transporte escolar y que la exigida lo sea en conducción de transporte colectivo. Por su parte, el poder adjudicador alega que su voluntad es la manifestada en la cláusula 25, que la experiencia a exigir es la de conducción de transporte colectivo.

A la vista de lo expuesto, debe concluirse que, si bien hay una contradicción entre las cláusulas específicas contractuales, no hay controversia en cuanto al tipo de experiencia que se debe requerir a los conductores, ya que las partes coinciden en que debe ser la genérica de conducción en transporte colectivo. Consecuentemente, dado que el principio de transparencia (artículo 1.1 de la LCSP) se opone a que los pliegos contengan información errónea (como lo reconoce el poder adjudicador), la mención a la conducción en transporte escolar debe anularse.



f) Sobre el vehículo de reserva

El recurrente critica que no se pueda presentar el vehículo de reserva como preferente en otros lotes de este procedimiento de adjudicación. No obstante, este OARC / KEAO no comprende la objeción que se opone a ello, ya que no se entiende por qué esta cláusula limita únicamente los derechos de los licitadores radicados en este Territorio Histórico. Téngase en cuenta que la limitación afecta a cualquier licitador que presente su oferta, con independencia de su domicilio social, y no únicamente a los que tengan radicado su domicilio social en Araba.

Por otro lado, en lo referente a la crítica que se realiza con relación al cambio de criterio respecto a licitaciones precedentes, cabe oponer que la expectativa de que las decisiones discrecionales del poder adjudicador permanezcan invariables, con independencia de las circunstancias concretas del procedimiento de contratación en el que se produzcan, choca frontalmente con la naturaleza de estas decisiones, para cuya adopción se reconoce un cierto margen de valoración dentro de unos límites cuya infracción no se ha acreditado (ver en este sentido la Resolución 92/2020 de este OARC / KEAO).

g) Sobre la no inclusión de los gastos derivados de las medidas higiénico sanitarias para la contención del coronavirus en el desglose de costes

Se recurre el desglose de los costes del servicio por cuanto no contiene una previsión específica sobre el gasto que puede suponer la implementación de las medidas higiénico sanitarias para la contención del coronavirus Sars Covid. El análisis de los argumentos impugnatorios debe comenzar por lo manifestado por este OARC / KEAO sobre la obligación del desglose del precio del contrato.

g.1 Sobre la finalidad de la obligación de desglose del presupuesto base de licitación



Como ha manifestado este OARC / KEAO en su Resolución 086/2019, el artículo 100.2 de la LCSP contiene un mandato al órgano de contratación consistente en que “cuide” que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado y, con el objeto de satisfacer este mandato (“a tal efecto”), bien en el PCAP o en el documento regulador del contrato, debe desglosar los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos. Además, este precepto contiene un mandato específico para el supuesto en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución forme parte del precio total del contrato consistente en que el presupuesto base de licitación indique de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia. La finalidad que persigue el artículo 100.2 de la LCSP es la de asegurar que el cálculo del presupuesto base de licitación contenga una previsión sobre los costes de los componentes más importantes de la prestación, con especial atención a los costes salariales (ver, en este sentido la Resolución 152/2018 del OARC/KEAO). Por su parte, en lo que concierne a la cuestión planteada y, en concreto, al desglose de los costes del servicio, el artículo 101 de la LCSP dispone que, en el cálculo del valor estimado, que es el importe total pagadero según las estimaciones del órgano de contratación sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido (artículo 101.1 LCSP), deberán tenerse en cuenta, como mínimo, además de otros conceptos que se expresan en la norma, los costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes (entre los que se encuentran los derivados de los convenios colectivos sectoriales de aplicación), los que se deriven de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial (artículo 101.2 LCSP) y que el método para calcular el valor estimado deberá figurar en el PCAP (artículo 101.5 LCSP).

Finalmente, este OARC / KEAO ha manifestado (ver Resolución 81/2020) que, disponiendo el poder adjudicador de un margen de discrecionalidad para fijar el precio de licitación, la carga de la prueba de su inadecuación corresponde a quien lo impugna, que deberá demostrar que el presupuesto fijado no permite



una ejecución normal de la prestación contractual ni una concurrencia suficiente en el procedimiento de adjudicación.

g.2 Sobre las incorrecciones alegadas

La única alegación que se efectúa en relación a la inadecuación del PBL es que no contiene los gastos derivados de la implantación de las medidas higiénico sanitarias requeridas por el coronavirus. Este argumento debe desestimarse por las siguientes razones:

- 1) El recurso no alega ni acredita que los concretos precios unitarios de cada lote, ni el PBL de cada lote, ni el PBL global del contrato que suma el PBL de los 140 lotes, no sean suficientes para atraer una concurrencia idónea y ejecutar convenientemente el contrato obteniendo un margen de beneficio adecuado, pues no puede ser entendida como tal la alegación de que el desglose de costes omite dos conceptos muy concretos. En definitiva, el recurrente no acredita que el poder adjudicador haya sobrepasado los límites que constriñen el ejercicio de la discrecionalidad técnica que le asiste para la fijación del precio contractual (ver, por ejemplo, la Resolución 45/2016 del OARC / KEAO).
- 2) El expediente, obedeciendo lo dispuesto en el artículo 100 de la LCSP, arroja la información del desglose de los costes del presupuesto base de licitación total, esto es, el de la suma de todos los lotes, sin embargo, dicho precepto no obliga a que el poder adjudicador tenga que justificar por qué ha utilizado dicha estructura de desglose de conceptos. A este respecto, se observa que el desglose de costes utilizado por el poder adjudicador sigue la misma estructura que la que figura en los informes emitidos por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en autocar (ver, por ejemplo, el nº 33 de enero de 2021), que es común para todo el estado y en el que no figura como concepto independiente el gasto derivado de la aplicación de protocolos higiénico sanitarios. No



obstante, el recurso no acredita que un determinado concepto, que no se cuantifica en el recurso, no pueda ser subsumido en el apartado de costes indirectos. En este sentido, ni la más estricta interpretación de la LCSP obliga a que se desglose al nivel de detalle todos y cada uno de los posibles gastos concretos que inciden en el contrato (y menos a que se especifiquen precisamente los gastos que cita el recurso y no otros). En definitiva, a juicio de este Órgano, la denuncia de que no han sido previstos dos determinados conceptos entre los costes de la licitación obedece más bien a la pretensión de que dicho cálculo pormenorizado termine por desvirtuar el riesgo y ventura en la ejecución del contrato que el adjudicatario necesariamente habrá de asumir de acuerdo con el artículo 197 de la LCSP (ver, por ejemplo, las Resoluciones 64/2017 y 112/2019 del OARC / KEAO y las sentencias del TSJPV que se citan en la última).

h) Conclusión

Por todo lo indicado anteriormente, el recurso debe ser estimado en lo concerniente al motivo impugnatorio desarrollado en el apartado e) del fundamento jurídico noveno de esta resolución, por lo que deberá procederse a anular el apartado segundo de la cláusula 21.6.b) del PCAP, la referencia a “transporte escolar” en la experiencia a exigir a los conductores.

Por todo lo expuesto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP 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, la 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 parcialmente el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la AUTOBUSES BARREDO, S.L. frente a los pliegos del contrato de “Servicio de transporte escolar para diversos itinerarios a los centros públicos de enseñanza sito en el Territorio Histórico de Álava (C02/001/2021)”, promovido por la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Departamento de Educación), en los términos señalados en el apartado h) del fundamento jurídico noveno de esta Resolución.

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

TERCERO: Levantar la suspensión del procedimiento de adjudicación.

CUARTO: De acuerdo con el artículo 57.4 de la LCSP, requerir al poder adjudicador para que informe a este Órgano de las medidas adoptadas para dar cumplimiento a la presente Resolución.

QUINTO: 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 10.1 k) LJ), de conformidad con el artículo 59.1 de la LCSP.

Vitoria-Gasteiz, 2021eko abenduaren 20a

Vitoria-Gasteiz, 20 de diciembre de 2021