

**Recurso 367/2025**

**Resolución 413/2025**

**Sección Primera**

## **RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

Sevilla, 11 de julio de 2025

**VISTO** el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **AUTOCARES ALCAIDE E HIJOS, S.L.**, contra el anuncio, la memoria justificativa, los pliegos y demás documentos que establecen las condiciones que rigen el procedimiento de adjudicación del contrato denominado “Servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos de la provincia de Huelva dependientes de la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional con origen de financiación en Fondos Europeos” (Expte. CONTR-2025-389790 (00064/ISE/2025/HU), promovido por la Agencia Pública Andaluza de Educación. Gerencia Provincial de Huelva, entidad adscrita a la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional, este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha adoptado la siguiente,

### **RESOLUCIÓN**

#### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.** El 12 de junio de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea y en el perfil de contratante, en la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía, el anuncio de licitación, por procedimiento abierto y tramitación ordinaria, del contrato de servicios indicado en el encabezamiento de esta resolución. Ese mismo día, los pliegos fueron puestos a disposición de los interesados en el citado perfil, siendo el valor estimado del contrato 32.019.733,68 euros.

A la presente licitación le es de aplicación 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). Igualmente, se rige por el Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (en adelante Real Decreto 817/2009) y por el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante RGLCAP), aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, en cuanto no se opongan a lo establecido en la citada LCSP.

**SEGUNDO.** El 2 de julio de 2025, tuvo entrada en el registro de la Administración General del Estado, dirigido a este Tribunal, escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad recurrente, contra los pliegos reguladores y el resto de documentación que establece las condiciones que rigen el contrato citado. Además, la recurrente solicita en su escrito de impugnación la suspensión del procedimiento de licitación y la práctica de determinada prueba.

Mediante oficio de la Secretaría del Tribunal se dio traslado del recurso al órgano de contratación y se le requirió la documentación preceptiva para su tramitación y resolución, que se ha recibido en esta sede, tras la petición de documentación complementaria, el 7 y 8 de julio de 2025.

El 9 de julio de 2025, este Tribunal acordó la medida cautelar de suspensión del procedimiento de adjudicación mediante Resolución MC95/2025. En la resolución se acuerda asimismo la suspensión del plazo de presentación de proposiciones.

La Secretaría del Tribunal no procedió a conceder plazo de alegaciones dado que, a la fecha de suspensión del procedimiento de licitación, ninguna entidad había presentado oferta, según manifestó el órgano de contratación a este Tribunal en fecha de 10 de julio de 2025.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **PRIMERO. Competencia.**

Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el artículo 46 de la LCSP y en el Decreto 332/2011, de 2 de noviembre, por el que se crea el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía.

### **SEGUNDO. Legitimación.**

Con carácter previo al estudio de los restantes motivos de admisión, procede abordar la legitimación de la recurrente para la interposición del presente recurso especial.

Al respecto, el artículo 48 de la LCSP establece que *“Podrá interponer el recurso especial en materia de contratación cualquier persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos, individuales o colectivos, se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados, de manera directa o indirecta, por las decisiones objeto del recurso.*

En el supuesto analizado, la entidad recurrente alega la falta de justificación de la división del objeto del contrato en lotes, estimando que en otras ocasiones los lotes eran de menor volumen, algo que a priori le favorecería. Asimismo, alega infracción de las normas de subcontratación.

Así pues, vista la controversia suscitada, parece evidente la incidencia que el acto impugnado puede tener en la esfera de los intereses de la entidad recurrente, lo que determina su interés legítimo para la interposición del presente recurso.

### **TERCERO. Acto recurrible.**

El recurso se interpone contra los pliegos de un contrato de servicios cuyo valor estimado es superior a 100.000 euros y es convocado por un ente del sector público con la condición de Administración Pública; por tanto, debe admitirse el recurso al amparo de lo dispuesto en el artículo 44 apartados 1 a) y 2 a) de la LCSP.



#### **CUARTO. Plazo de interposición.**

En orden a apreciar la concurrencia de posible causa de inadmisión por extemporaneidad, alegada por el órgano de contratación en el supuesto que examinamos, conviene acudir a lo dispuesto en la cláusula 26 del pliego de cláusulas administrativas particulares regulador de la presente contratación, que dispone lo siguiente: *“El procedimiento de recurso se iniciará mediante escrito que deberá presentarse en el plazo de diez días naturales, de conformidad con el artículo 58.1.a) del Real Decreto Ley 36/2020, de 30 de diciembre, computados en las formas previstas en el artículo 50 de la LCSP, y en los lugares establecidos en el artículo 51.3 de la LCSP y en el artículo 44 del Decreto-ley 13/2020.*

*Los recursos especiales en materia de contratación que se interpongan contra los actos y decisiones relacionados en el artículo 44.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, que se refieran al contrato objeto de este pliego, siguiendo lo establecido en el artículo 58.2 del Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, gozarán de preferencia en todo caso para su resolución por el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía”.*

En este sentido, el artículo 58 del Real Decreto-ley 36/2020 citado establece: *“En los contratos que se vayan a financiar con fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia susceptibles de recurso especial en materia de contratación conforme a lo previsto en el artículo 44 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y siempre que los procedimientos de selección del contratista se hayan tramitado efectivamente de forma electrónica:*

*a) El órgano de contratación no podrá proceder a la formalización del contrato hasta que hayan transcurrido diez días naturales a partir del día siguiente a la notificación, de la resolución de adjudicación del contrato. En este mismo supuesto, el plazo de interposición del recurso especial en materia de contratación, cuando proceda, será de diez días naturales y se computará en la forma establecida en el artículo 50.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.”*

El criterio de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado, expresado en su informe 8/2021 -al analizar la determinación del plazo aplicable para interponer recurso especial en materia de contratación conforme al artículo 58 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre- vino a establecer que, tanto por razón de su contenido como por virtud de la interpretación sistemática, lógica y teleológica del precepto cuestionado, el artículo 58 a) del Real Decreto Ley 36/2020 prevé un plazo de 10 días naturales para la interposición de recurso especial contra cualquiera de los actos que se recogen en términos generales en el artículo 50 de la LCSP y no sólo contra la adjudicación del contrato público.

Este Tribunal viene sosteniendo no obstante, incluso desde aquel momento, que salvo que el acto impugnado sea la adjudicación del contrato, no resulta de aplicación en cuanto al plazo de interposición del recurso lo dispuesto en ese artículo 58 a) del Real Decreto-ley 36/2020 y ello con independencia de que se trate de un contrato financiado con cargo a los Fondos Europeos.

El motivo sopesado del criterio deriva y reside en un acuerdo tomado, como consecuencia de la aplicación de la Disposición Adicional vigésima tercera de la LCSP. Es decir, es un criterio unificado y consensuado por los distintos Tribunales administrativos con relación al alcance de la aplicación del artículo 58 del referido Real Decreto ley en el sentido de interpretar que, conforme al tenor literal de la norma, el plazo de los diez días naturales para la interposición del recurso especial solo opera frente al recurso contra el acto de adjudicación del contrato público, pero no frente al resto de actos contemplados en el artículo 50 de la LCSP.<sup>1</sup>

De este modo, en los contratos financiados con fondos europeos susceptibles de recurso especial en materia de contratación conforme a lo previsto en el artículo 44 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del

---

<sup>1</sup> La Disposición Adicional vigésima tercera de la LCSP, bajo la rúbrica “Coordinación entre los órganos de resolución de recursos especiales en materia de contratación” establece que: “Los diferentes órganos de recurso que sean creados acordarán las fórmulas de coordinación y colaboración más adecuadas para favorecer la coherencia de sus pronunciamientos y para la unificación de su doctrina en relación con las cuestiones que sean sometidas a su conocimiento. Dichos órganos podrán además proponer los ajustes normativos y recomendaciones que resulten pertinentes para un mejor funcionamiento de los mecanismos de recurso previstos en la normativa sobre contratos públicos.



Sector Público, y tratándose de la impugnación de los pliegos, como en el caso que nos ocupa, ha de aplicarse el plazo de quince días hábiles para la interposición del recurso que prevé el artículo 50. 1 b) de la LCSP, no resultando de aplicación el plazo previsto en el artículo 58 a) del Real decreto- ley 36/2020. Este Tribunal estima que es la interpretación más respetuosa con el sistema de garantías de los licitadores en el ámbito del recurso especial, y tiene como finalidad evitar la merma que podría suponer para aquéllos la reducción de plazos en un recurso con plazos de por sí muy breves, en supuestos como los de impugnación de pliegos, como sucede en el caso que nos ocupa.

Pues bien, dicho lo anterior, en el supuesto analizado, el anuncio de licitación fue publicado en el perfil de contratante el 12 de junio de 2025, poniéndose los pliegos a disposición de los licitadores en el citado perfil en esa misma fecha.

Según consta en el expediente, el recurso fue presentado el 2 de julio de 2025 dirigido a este Tribunal. El recurso se ha interpuesto en plazo, de conformidad con lo estipulado en el artículo 50.1 b) de la LCSP.

#### **QUINTO. Tramitación preferente.**

El recurso se interpone contra los pliegos de una licitación financiada con fondos europeos según señala el pliego de cláusulas administrativas particulares, de tal modo que la tramitación del presente recurso especial en materia de contratación tiene preferencia para su resolución por este Tribunal, pues el artículo 34 del Decreto-ley 3/2021, de 16 de febrero, por el que se adoptan medidas de agilización administrativa y racionalización de los recursos para el impulso a la recuperación y resiliencia en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, expresa que lo tendrán siempre que *«se interpongan contra los actos y decisiones relacionados en el artículo 44.2 de la LCSP, que se refieran a los contratos y acuerdos marco que se vayan a financiar con fondos europeos»*.

#### **SEXTO. Fondo del asunto: sobre el incumplimiento del artículo 99.3 de la LCSP por no haberse establecido la suficiente justificación de la división de objeto del contrato en lotes. Sobre la indivisión insuficiente alegada.**

##### 1. Alegaciones de la entidad recurrente.

La entidad recurrente expresa que la licitación respeta, aparentemente, el principio de división en lotes conforme a lo dispuesto en el art. 1.3 LCSP. Explica que *“los lotes son de gran tamaño, muy superiores a los que se venían efectuando en años anteriores en los que se admitían lotes en los que se aportaban 1 ó 2 autocares. Así es que el número de lotes en esta licitación queda reducido a tan sólo 13, mientras que las últimas licitaciones para transporte escolar en Huelva 00015/ISE/2016/HU fueron 70 y en la licitación 00015/ISE/2020/HU fueron 82”*.

Pone como ejemplo algunas licitaciones pasadas, como una del año 2020 en la que *“predominaban los lotes para 1 ó 2 autocares, con un máximo de lotes para 5 autocares, como resulta del siguiente listado de lotes (...)”*, mientras que ahora *“el número mínimo de autocares es de 7 para el lote 5, hasta 26 para el lote 7. Resultando que, al contrario que en las licitaciones de 2016 y 2020, en el que podían participar empresas que disponían tan sólo de uno o dos autocares, hoy resulta imposible, bajo la afirmación en el literal antes transcrito de la memoria justificativa de que “[...] la mayoría de las empresas de transporte por carretera en Andalucía son pequeñas y medianas empresas, pero cuentan con capacidad suficiente para asumir lotes de mayor tamaño, favoreciendo una mayor eficiencia y rentabilidad económica”. Afirmación que consideramos no es cierta, como explicamos a continuación, al contrario de la Administración que no explica en modo alguno cómo ha llegado a tal conclusión, sin ofrecer datos fidedignos”*.



Explica que “con la decisión de reducir drásticamente el número de lotes, incrementando el número de autocares necesarios, así como el respaldo económico y financiero para soportar la interposición de la postura deja tan sólo la posibilidad de que concurran las empresas de transporte terrestre de mayor tamaño. De otro lado, la afirmación es relativa a las empresas de transporte por carretera en Andalucía, obviando que, con arreglo a la LCSP y las directivas europeas, ha de poder participar no sólo cualquier empresa española, sino también europea, a fin de promover la mayor concurrencia y competencia entre empresas, que, en este caso, resulta eliminada”.

Explica de un modo exhaustivo que la mayoría de las empresas de transporte por carretera, aunque en una media aritmética teórica, ostentarían una media de más de 15 autobuses. Así dice que “hay al menos 522 empresas en España que, por su promedio, manejan flotas pequeñas de uno o dos autocares (promedio de 2,16 vehículos por empresa) de un total de 2.641 empresas autorizadas para transporte público de viajeros por carretera. Según estos datos, si se realiza una media, efectivamente se puede llegar a obtener la media de número de autocares por empresa de 15,30 aproximadamente imputando a los pequeños transportistas una capacidad que no tienen y así excluyendo un total de 522 sólo en España. Resultando en definitiva que, como mínimo, quedan excluidas de la posibilidad de citar en el concurso aquí impugnado el 19,76% de las empresas de transporte terrestre en España”.

Cita en apoyo de esta consideración algunas resoluciones de Órganos de resolución de recursos contractuales.

## 2. Alegaciones del órgano de contratación.

Aparte de interesar la extemporaneidad del recurso especial, cuestión ya tratada, señala para defender la legalidad del anuncio, pliegos y documentos preparatorios los siguientes puntos:

a) Sobre la configuración de los lotes, manifiesta que el hecho de que “ciertos licitadores, por sus propias limitaciones estructurales o logísticas, no puedan acceder a todos los lotes o a lotes de un tamaño diferente, no implica per se una vulneración de los principios de igualdad ni de libre concurrencia. Lo esencial es que la configuración de los lotes esté justificada y no sea arbitraria. En este sentido, el artículo 99.3 de la Ley de Contratos del Sector Público establece que, aunque debe facilitarse la participación de pequeñas y medianas empresas, ello no implica la obligación de maximizar el número de adjudicatarios, sino de estructurar la licitación de manera que su acceso resulte razonablemente posible, sin que ello impida adoptar criterios de eficiencia técnica o económica acordes con la naturaleza y objeto del contrato”.

b) Refuerzo de la idea de la competitividad en estas licitaciones. Viene a motivar que la lotización propuesta refuerza la competencia y la prevención de la colusión. Explica que “el mercado del transporte escolar, especialmente en licitaciones con un elevado número de rutas individualizadas, ha mostrado a menudo indicios de muy baja competencia e, incluso, posibles situaciones de colusión entre operadores. Las empresas han venido, en ocasiones, peleando por la configuración de rutas personalizadas, llegando a considerar tácitamente que las rutas eran de su propiedad por el hecho de haber sido adjudicatarias durante años”.

Remite a un informe de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía (ACREA), así como a varias informaciones sobre la escasa competencia y prácticas colusorias en el sector.



c) Alude a que la LCSP no impone una obligación de subdividir al máximo los contratos, “*ni de mantener estructuras de contratación de convocatorias pasadas de forma indefinida*”. Y sobre la motivación de la división en 13 lotes, señala que “*está suficientemente motivada en la memoria justificativa del expediente, incluyendo aspectos organizativos, técnicos y de mejora de la competencia, cumpliendo con las exigencias del artículo 99.3 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) y de la Directiva 2014/24/UE (Considerando 78). El número de 13 lotes se ha considerado el más proporcionado para conjugar la eficiencia en la ejecución del servicio, el control administrativo, y la accesibilidad de empresas, evitando la atomización excesiva, que ha sido fuente de ineficiencias, sobrecostes administrativos y distorsiones competitivas en licitaciones anteriores. Esta configuración, además de respetar la normativa vigente, se encuentra dentro del margen de discrecionalidad técnica del órgano de contratación, tal como ha sido reconocido por los tribunales administrativos.*”

Menciona que se ha tenido en cuenta en la memoria lo siguiente:

“- *Razones Técnicas y Económicas Explícitas: La memoria justificativa identifica claramente las razones técnicas y económicas para agrupar las rutas, tales como la eficiencia operativa, la simplificación de la gestión administrativa del servicio (tanto para la administración como para los contratistas), y la mejora del seguimiento y control contractual.*

- *Análisis del Mercado y Fomento de la Competencia: La memoria también reconoce y asume la estructura del mercado de transporte por carretera en Andalucía, indicando que "la mayoría de las empresas [de transporte por carretera en Andalucía] son PYMEs con capacidad suficiente para asumir lotes de mayor tamaño". Esta afirmación, basada en el conocimiento de la Administración sobre el sector, sustenta la viabilidad de la configuración actual para un número suficiente de operadores. Además, la nueva estructura de lotes de mayor tamaño se configura como una medida pro-competitiva que busca una mayor concurrencia y reducir las inercias de un mercado que, con lotes muy atomizados, ha mostrado en el pasado una baja intensidad competitiva.*

- *Soporte Normativo: La necesidad de motivar la no división o la división en lotes se encuentra en el artículo 99.3 de la LCSP y en el Considerando 78 de la Directiva 2014/24/UE. Sin embargo, estas normas exigen una motivación, no la obligación de dividir hasta la mínima expresión, ni de garantizar la participación de todas las microempresas sin excepción, especialmente si ello puede ir en detrimento de la competencia efectiva”.*

Por otro lado, realiza alegaciones para desvirtuar la insuficiencia de la motivación cuando expresa que “*las alegaciones del recurrente se basan en interpretaciones y medias estadísticas generales que no desvirtúan la validez de la motivación del órgano de contratación.*”

- *Amplitud de la Capacidad Operativa: El recurrente fundamenta su argumento en datos sobre el número de vehículos de las empresas (citas de MITMA sobre empresas con 2 vehículos) y asume que las pequeñas empresas no pueden participar. Sin embargo, el número de autocares por sí solo no determina la capacidad operativa total de una empresa.*

- *Mecanismos de Participación Amplia: Las PYMEs pueden participar en contratos de mayor envergadura a través de mecanismos legales como las Uniones Temporales de Empresas (UTE) o la subcontratación, permitida hasta el 50% del importe de adjudicación, lo que amplía significativamente su capacidad para abordar lotes de mayor tamaño.*

- *No Obligación de Acceso Universal: No se puede exigir al órgano de contratación garantizar que absolutamente todas y cada una de las empresas del sector, incluyendo las microempresas, puedan acceder por igual a la licitación. La configuración de los lotes busca permitir razonablemente el acceso de un número suficiente de operadores y operadores medios, optimizando la gestión del servicio”.*



### 3. Consideraciones del Tribunal.

Expuestas las alegaciones de las partes, procede su examen. El objeto de la licitación no se ha configurado como único sin división en lotes. La controversia suscitada por la recurrente pivota sobre la cuestionable, a su entender, división realizada, y su justificación, a lo que se opone el órgano de contratación considerando que la división realizada se halla adecuadamente justificada en el expediente con arreglo a lo previsto en el artículo 99.3 de la LCSP.

Pues bien, el artículo 99.3 de la LCSP, recogiendo las previsiones de la Directiva 2014/24/UE, establece que *«Siempre que la naturaleza o el objeto del contrato lo permitan, deberá preverse la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, pudiéndose reservar lotes de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional cuarta.*

*No obstante, lo anterior, el órgano de contratación podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente, salvo en los casos de contratos de concesión de obras.*

*En todo caso se considerarán motivos válidos, a efectos de justificar la no división en lotes del objeto del contrato, los siguientes:*

*a) El hecho de que la división en lotes del objeto del contrato conlleve el riesgo de restringir injustificadamente la competencia. A los efectos de aplicar este criterio, el órgano de contratación deberá solicitar informe previo a la autoridad de defensa de la competencia correspondiente para que se pronuncie sobre la apreciación de dicha circunstancia.*

*b) El hecho de que, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes. Ambos extremos deberán ser, en su caso, justificados debidamente en el expediente».*

Resulta, pues, incuestionable desde un punto de vista legal que la división del objeto del contrato en lotes debe ser la regla general -sobre todo tratándose de grandes contratos- y ello con la clara finalidad de promover la concurrencia y favorecer la participación de las pequeñas y medianas empresas en las licitaciones públicas. Ahora bien, esta regla general admite excepciones cuando existan motivos válidos previamente justificados en el expediente de contratación que aconsejen la unidad del objeto en lugar de su fraccionamiento. Esta posibilidad que asiste al órgano de contratación para sostener y motivar la indivisión entronca con el ámbito de discrecionalidad del que goza para la configuración del objeto contractual, atendiendo al mejor modo de satisfacción de las necesidades públicas.

En definitiva, el legislador pretende conciliar los principios básicos de la contratación pública y especialmente, el de libre concurrencia con la mejor y más adecuada satisfacción de las necesidades públicas, de manera que si el órgano de contratación aporta motivos válidos para mantener una determinada división e incluso una unidad del



objeto y hace públicas dichas razones en el expediente o en los pliegos, la excepción puede imponerse a la regla general del fraccionamiento para que la licitación sea accesible a las PYMES como se intenta fundamentar en el recurso especial.

Ahora bien, como señala el propio artículo 99.3 de la LCSP, los motivos para la indivisión o una determinada división han de ser válidos, pudiendo ser los que indica el propio precepto u otros, pero ello pasa siempre por realizar una justificación “*ad hoc*”, concreta y específica en relación con la contratación de que se trate, no pudiendo prosperar razones que sean meramente formales, genéricas o imprecisas y que no obedezcan a una decisión del órgano de contratación claramente vinculada a la mejor satisfacción del interés público que representa el contrato.

Por lo demás, al regir en esta materia el principio de discrecionalidad técnica, este Tribunal podrá discutir si existe motivación y/o si esta es suficiente, debiendo respetar los razonamientos técnicos de la decisión del órgano de contratación, salvo manifiesto error o falta de concreción y adecuación de los mismos al supuesto de que se trate.

Lo anterior determina que, una vez salvaguardados estos límites de la discrecionalidad técnica en la decisión de dividir el contrato en los lotes que el órgano de contratación estime, cualquier otro planteamiento técnico distinto al del órgano de contratación que puedan esgrimir los recurrentes supondrá una justificación paralela a la del mismo, que no podrá prevalecer sobre la de dicho órgano al que se presume imparcial y conocedor del interés público que satisface el contrato. Como señala la Resolución 1165/2019, de 21 de octubre, del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, *«que el planteamiento hecho por el recurrente sea técnicamente admisible o viable, no puede considerarse elemento suficiente para hacer decaer un criterio administrativo motivado y reflejado en el expediente. Tampoco la existencia de precedentes puede sostener un pronunciamiento anulatorio, por cuanto puede ser la experiencia obtenida, precisamente la que haya conducido a un cambio en el criterio»*.

Así pues, podemos extraer las siguientes conclusiones en la materia:

- a) La obligación de dividir en lotes tiene una finalidad específica, que es promover la concurrencia de las PYMES en los contratos del sector público.
- b) Esa obligación se encuentra especialmente justificada cuando se licitan grandes contratos.
- c) El órgano de contratación debe ser libre de decidir de forma autónoma y basándose en las razones que estime oportunas, en atención a la satisfacción del interés público, la magnitud de cada expediente y de cada lote.
- d) En caso de que se decida no dividir en lotes, deben indicarse las principales razones que expliquen la elección hecha por el poder adjudicador.
- e) Los motivos válidos a que se refiere el artículo 99 son de carácter enunciativo, pudiendo existir otros.

Lo hasta ahora expuesto responde, asimismo, a la doctrina que ha ido acuñando este Tribunal. Así, se citan las Resoluciones 190/2019 y las más recientes 56/2022 y 312/2022, entre otras muchas.

Pues bien, sobre estas premisas debe analizarse la justificación de la división del objeto contractual en el supuesto examinado. Así, la memoria justificativa que sirvió de justificación al acuerdo de inicio del expediente señalaba literalmente lo siguiente como justificación de la división realizada la siguiente:



*“Dado que las necesidades a satisfacer están integradas por un conjunto diverso de bienes o artículos, de naturaleza distinta o susceptibles de utilización o aprovechamiento separado, la licitación para llevar a cabo la presente contratación, de conformidad con el artículo 99 de la LCSP, se realizará mediante lotes separados, agrupando en cada uno de ellos aquellos bienes o artículos que sean de naturaleza homogénea, o que hayan de ser utilizados como una unidad de aprovechamiento independiente, de tal forma que cada uno de los lotes constituye en objeto de licitación diferenciada; y en consecuencia, se podrán adjudicar tantos contratos como adjudicatarios distintos resulten para cada uno de los lotes.*

El número de lotes establecidos para esta licitación es de:

Nº LOTES	Nº ALUMNOS
13	4.881

*El transporte escolar está establecido en la Ley de Educación de Andalucía como un derecho universal gratuito para el alumnado que curse la enseñanza básica y esté obligado a desplazarse fuera de su localidad de residencia por inexistencia en la misma de la etapa educativa correspondiente.*

*De esta manera, la división de la presente licitación del servicio, teniendo en cuenta que ya parte de una concepción provincial, obedece a que determinados factores inherentes a la prestación de este servicio tienen tanto un claro componente de eficiencia técnica como económica y organizativa, habida cuenta de que una atomización excesiva dificulta la planificación logística tanto para la gestión del adjudicatario como para el propio responsable del contrato en el seguimiento de la ejecución. Es por ello que esta estructuración permite adaptar el número de lotes a las necesidades específicas del servicio, minimizando a su vez la fragmentación y garantizando la capacidad operativa de los adjudicatarios, así como la capacidad técnica y de gestión del órgano de contratación y responsable del contrato.*

*A su vez, y de acuerdo con el análisis del mercado, la mayoría de las empresas de transporte por carretera en Andalucía son pequeñas y medianas empresas, pero cuentan con capacidad suficiente para asumir lotes de mayor tamaño, favoreciendo una mayor eficiencia y rentabilidad económica. Asimismo, una agrupación de servicios en lotes del tamaño que se propone pretende ampliar las posibilidades de participación de operadores locales sin excluir a empresas de menor tamaño”.*

Pues bien, en el supuesto analizado, la justificación obrante en el expediente se estima suficiente a los efectos de la motivación de la división realizada, que resulta congruente y suficiente a los efectos del artículo 99.3 LCSP.

Por otro lado, y en cuanto a la existencia de otros precedentes con un número mayor de lotes, conviene recordar que la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, en Sentencia de 30 de enero de 2001, señalaba que la motivación de actos administrativos consiste “...en un razonamiento o en una explicación o en una expresión racional del juicio, tras la fijación de los hechos de que se parte y tras la inclusión de éstos en una norma jurídica...”.



Ese razonamiento, como expresamente se exige en el artículo 35 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en el apartado 1.c), será necesario cuando los actos administrativos se apartan del criterio seguido en actuaciones precedentes. Esto significa que, si la Administración toma una decisión que difiere de lo que ha hecho en casos similares anteriores, debe explicar las razones de esa diferencia. Pues bien, aplicado al caso concreto, estimamos que la motivación consta en el expediente en dicha memoria.

Por otro lado, los datos aportados durante el procedimiento por ambas partes no suponen que la argumentación realizada por parte de la entidad recurrente manifieste un error evidente en la división del objeto realizada por el órgano de contratación. La fundamentación de la entidad recurrente es paralela.

Una división en trece lotes no es precisamente un supuesto de indivisión contractual. Estimamos que los fundamentos realizados en el informe al recurso especial suponen un refuerzo de la argumentación contenida en la memoria justificativa y son consecuentes con lo expresado en el expediente; es decir, este último tiene motivación suficiente para configurar de otro modo el contrato respecto a licitaciones anteriores, con base en la experiencia anterior. El grado de concurrencia alcanzado, en su caso, determinará o no el acierto del criterio del órgano de contratación, dentro de la discrecionalidad técnica mostrada en el expediente. Lo que es concluyente es que no puede mantenerse que el criterio adoptado por el órgano de contratación no sea conforme al artículo 99.3 de la LCSP.

El legislador europeo ha querido precisamente que sea la contratación pública la que se adapte a las necesidades de las PYMES (Considerando 78 de la Directiva 2014/24/UE), lo que exige un esfuerzo por parte de los poderes adjudicadores para dividir grandes contratos -como el aquí examinado- en lotes, no quedando probado que no puedan presentarse Pymes a esta licitación con lo argumentado por el licitador.

Además de lo esgrimido por las partes, por ser pública la información, este Tribunal ha tenido acceso a información sujeta a examen de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía (ACREA), organismo autónomo de carácter administrativo, adscrito a la Consejería competente en materia de economía que ejerce sus funciones con objetividad, profesionalidad, sometimiento al ordenamiento jurídico y plena independencia en el ejercicio de las mismas. En este sentido, se ha examinado la resolución de 11 de marzo de 2021, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía S/02/2021, "TRANSPORTE ESCOLAR HUELVA", la cual sancionaba entre otras entidades a la recurrente. En dicha resolución se exponía que se había iniciado el procedimiento precisamente por prácticas de "restricción y falseamiento de la libre competencia". Entre los hechos probados en dicha resolución se exponía que "de la documentación obrante en el expediente quedaría acreditado que diversas entidades habrían acordado repartirse las rutas de los servicios que venían prestando con anterioridad a la APAE de forma individual. Y se estableció como criterio de reparto la asignación de las rutas conforme a las que se venían realizando en el curso 2012/2013.

*Es decir, la creación de las UTE no obedecía a ninguna exigencia derivada del propio procedimiento de contratación. Así, en los procedimientos de licitación en los que las entidades se presentan en UTE no se incluía ningún requisito o exigencia distintos a otros procedimientos anteriores en los que dichas entidades participaron individualmente. La propia APAE, en relación con el expediente 00015/ISE/2016/HU indica que la participación de las entidades en UTE ESCOLAR HUELVA I, así como su incremento en los miembros respecto a la UTE del expediente de 2013, no obedece a "una imposibilidad de concurrencia por motivo de solvencia exigida" (folio 29), y continúa*



señalando con relación a las empresas que cumplían con los requisitos establecidos en las licitaciones sobre la clasificación en el subgrupo R1, categoría 1 o superior en dicha provincia: “se encuentran 22 empresas que cumplen este requisito, de las cuales 16 son miembros de la UTE ESCOLAR HUELVA I, suponiendo esto un 72,2 % del número de empresas clasificadas en esa provincia y no habiendo sido obstáculo para su concurrencia la exigencia de una mayor solvencia económica o técnica dado que la misma se hubiera podido justificar de manera individualizada por cada una de las componentes de esa UTE habiendo podido producirse con ello un efecto de concentración económica.” (Folio 30).

A las UTE no se les dotó de una estructura (medios materiales y humanos) relevante para hacer frente a los servicios, ya que su función se limitó a canalizar, centralizadamente, la “gestión administrativa” derivada de la ejecución del contrato de sus miembros con la APAE. Es significativo que la única aportación que se realiza a las UTE es dineraria, al fondo operativo, y por importe de 9.000 euros.

Asimismo, para el adecuado cumplimiento del acuerdo de reparto, en los propios Estatutos que regían las dos UTE mencionadas, se habría plasmado un sistema de vigilancia y control en el que el Gerente sería el responsable de dicha tarea (Folios 243, 245, 148 y 150)”<sup>2</sup>

Esta resolución, pública, manifiesta que era necesario modificar al sistema de división por lotes del contrato, para que actuaciones -como las que se extraen de la resolución por la que fue sancionada la propia recurrente- no sirvan para que utilicen la vía del fraccionamiento atomizado como una vía para asegurarse una adjudicación directa de determinadas rutas, es decir el fin diametralmente opuesto a lo que se pretende con la fórmula de la división en lotes.

En definitiva, la motivación esgrimida por el órgano de contratación de la división realizada, y para no dividir en más lotes no es genérica ni vaga, es suficiente en extensión, y la justificación surge no solo del expediente, sino como hemos visto del propio comportamiento llevado a cabo en el pasado por la entidad recurrente, donde la división en exceso fue la que propició esas prácticas colusorias juzgadas por la ACREA, por las que sancionó a la entidad recurrente.

Por esta razón, el recurso no debe prosperar, al estimar este Tribunal que la justificación obrante en el expediente resulta suficiente conforme al artículo 99.3 letra b) de la LCSP.

#### **SÉPTIMO. Fondo del asunto: sobre la infracción del artículo 296 LCSP relativo a la subcontratación.**

##### **1. Alegaciones de la entidad recurrente.**

Expresa que incurre “en causa de nulidad la previsión de subcontratación contenida en la memoria y en los pliegos, según los cuales, “Respecto a la subcontratación, se podrá realizar hasta en el 50% del servicio, entendido este como el 50% de los vehículos mínimos necesarios establecidos en el lote. Para el caso de lotes en los que solo sea necesario el uso de un único vehículo no está permitida la subcontratación””.

<sup>2</sup> <https://acrea.junta-andalucia.es/defensacompetencia/export/sites/acrea/defensa-de-la-competencia/consulta-de-expedientes-y-resoluciones/.galleries/Resoluciones-Expediente/210311-Resolucion-S-02-2021-del-CCA.pdf>



Explica que no es coherente la mención a que un lote requiera de un solo vehículo cuando el mínimo exigible es de siete, pero tratándose esta licitación de una prestación de servicios “servicio de transporte escolar”, infringe el art. 296 LCSP, relativo a las concesiones de servicio.

Señala que *“las cláusulas de subcontratación deben ser estrictas y claras y el órgano de contratación debe limitar el porcentaje subcontratable a las prestaciones accesorias y exigir que el contratista principal demuestre capacidad propia de ejecución.”*

*La nulidad para este supuesto procede al constituir un acto administrativo contra legem, norma imperativa, dando lugar a la aplicación de la causa de nulidad e) del art. 47.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de procedimiento administrativo común.”*

## 2. Alegaciones del órgano de contratación.

Explica que cuando la entidad recurrente alega vulneración del artículo 296 de la LCSP, se encuentra sugiriendo el establecimiento de limitaciones aplicables a las concesiones de servicios, que restringen la subcontratación a actividades accesorias, la cuales pide que sean de aplicación a esta licitación. Sostienen que *“ esta interpretación es errónea, ya que el contrato objeto de este expediente es un contrato de servicios y no un contrato de concesión de servicios, con un régimen de subcontratación distinto y más flexible, plenamente ajustado a la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP)”*.

## 3. Consideraciones del Tribunal.

En el expediente remitido, la memoria justificativa expresa:

*“Respecto a la subcontratación, se podrá realizar hasta en el 50% del servicio, entendido este como el 50% de los vehículos mínimos necesarios establecidos en el lote. Para el caso de lotes en los que sólo sea necesario el uso de un único vehículo no está permitida la subcontratación”.*

En el pliego de cláusulas administrativas particulares (PCAP) , en su anexo I, apartado expresa en cuanto a la subcontratación:

*“Determinadas partes o trabajos deberán ser ejecutadas directamente por la persona contratista o, en el caso de una oferta presentada por una unión de empresarios, por un participante en la misma: No.*

*En caso afirmativo, indicar dichas partes o trabajos: No procede*

*Condiciones de subcontratación: Se podrá subcontratar hasta el 50% del servicio de transporte, referido al número de vehículos mínimos necesarios establecidos en el lote para realizar el servicio. En el caso de que el número de vehículos necesarios mínimos para la realización del servicio de transporte fuera impar se redondeará éste a la baja”.*



Partimos de la configuración legal de la subcontratación y el régimen de aplicación al presente contrato.

Es importante tener en cuenta su configuración en el pliego, pues su naturaleza no ha sido impugnada y a ella habrá de estarse. En este sentido, conforme al artículo 17 de la LCSP, el contrato tiene la naturaleza de servicios, de tal modo que su objeto principal es una prestación de hacer consistente en el servicio de transporte escolar. La Agencia retribuirá directamente al contratista por dicho servicio, es decir, el contratista no asumirá un riesgo operacional sustancial derivado de la explotación del servicio. La retribución no dependerá de la demanda de usuarios ni de los resultados de la gestión del servicio, sino que es un precio fijo o determinable pagado por la Agencia.

El contrato de concesión de servicios, del artículo 15.2 de la LCSP, se caracteriza por la transferencia al concesionario de un riesgo operacional significativo en la explotación del servicio, donde la recuperación de la inversión y la obtención de beneficios dependen fundamentalmente del éxito de esa explotación.

Caracterizado el contrato como servicio, y ahondando en la figura de la subcontratación, como premisa podemos partir de la aseveración de que, mediante dicha figura jurídica, el contratista contrata a su vez con un tercero la realización parcial de la prestación que constituye el objeto del contrato. A diferencia de lo que ocurre con la figura de la “cesión del contrato”, el subcontratista no se subroga en la posición del contratista, pues seguirá siendo el único responsable ante la Administración. La Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública regula la subcontratación administrativa, con una redacción, en su artículo 71, que se asienta sobre las siguientes piedras angulares, que a continuación examinamos.

Así, en primer lugar, se configura la figura de la subcontratación partiendo de la idea de la responsabilidad directa del contratista principal, en todo caso, frente al poder adjudicador. En este sentido, sobre el régimen de responsabilidad, el artículo 71.6 de la Directiva citada establece que *“se podrán tomar las medidas oportunas para evitar el incumplimiento de las obligaciones contempladas en el artículo 18, apartado 2. En particular: a) si el Derecho nacional de un Estado miembro dispone un mecanismo de responsabilidad conjunta entre los subcontratistas y el contratista principal, el Estado miembro en cuestión se asegurará de que las normas correspondientes se apliquen de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 18, apartado 2; b) los poderes adjudicadores, por decisión propia o a petición de los Estados miembros, podrán comprobar, de conformidad con los artículos 59, 60 y 61, si concurren motivos para excluir a algún subcontratista con arreglo al artículo 57. En tales casos, el poder adjudicador exigirá que el operador económico sustituya al subcontratista que haya incurrido, según se desprenda de la comprobación, en causas de exclusión obligatoria. El poder adjudicador, por decisión propia o a petición de un Estado miembro, podrá exigir que el operador económico sustituya al subcontratista que haya incurrido, según se desprenda de la comprobación, en motivos de exclusión no obligatoria”*.

En segundo lugar, el artículo 71 de la Directiva establece, como obligación de los poderes adjudicadores competentes, que asegurarse de que los subcontratistas, en ejecución del contrato, cumplan las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral.



En tercer lugar, se establece como regla general la facultad del poder adjudicador de solicitar y de obligar al licitador que indique en su oferta la parte del contrato que tenga intención de subcontratar a terceros, así como los subcontratistas propuestos.

Asimismo, por último, se prevé la posibilidad de establecer un sistema de control y verificación por parte de los poderes adjudicadores acerca de la información relativa a los subcontratistas que vayan a participar en la ejecución del contrato que debe ser facilitada por parte del contratista principal. Esto es, el establecimiento de un sistema que habilite la posibilidad de que el poder adjudicador pueda realizar pagos directos al subcontratista, siempre y cuando se indique en los pliegos de cláusulas del contrato, incluyendo la posibilidad de incluir *“mecanismos adecuados que permitan al contratista principal oponerse a los pagos indebidos”*. La Directiva inicialmente si bien alude al pago directo por petición del subcontratista, posteriormente en el artículo 71.7 dispone que *“Los Estados miembros podrán establecer en su Derecho nacional normas de responsabilidad más estrictas o disposiciones más amplias en materia de pagos directos a los subcontratistas, disponiendo, por ejemplo, el pago directo a los subcontratistas sin necesidad de que estos lo soliciten”*.

Examinada la Directiva, debemos abordar como ha traducido lo anterior nuestro legislador nacional. En este sentido, en la LCSP, la regulación de la subcontratación está contenida en los artículos 215, 216, 217 y la Disposición Adicional 51ª LCSP, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 296 de la LCSP, ya mencionado por las partes de este recurso especial. El artículo 215.1 LCSP determina que *“el contratista podrá concertar con terceros la realización parcial de la prestación con sujeción a lo que dispongan los pliegos, salvo que conforme a lo establecido en las letras d) y e) del apartado 2.º de este artículo, la prestación o parte de la misma haya de ser ejecutada directamente por el primero”*, con cumplimiento del régimen de comunicación y puesta en conocimiento del poder adjudicador conforme a las previsiones contenidas en el artículo 215.2 LCSP.

La Ley parte del carácter personal de la obligación asumida por el contratista, y establece como regla general determinadas situaciones excepcionales; pero parte del principio general de permitir la subcontratación “parcial” de la prestación, si bien con sujeción a las previsiones contenidas en los pliegos, si las hay, eliminando los antiguos límites de la subcontratación que se contenían en texto legales anteriores.

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 27 de noviembre de 2019, Tedeschi concluye que: *“La Directiva 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, de suministro y de servicios, debe interpretarse en el sentido de que: – se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que limita al 30 % la parte del contrato que el licitador puede subcontratar a terceros; – se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que no permite reducir los precios aplicables a las prestaciones subcontratadas en más de un 20 % con respecto a los precios resultantes de la adjudicación”*.

Es decir, permite que los límites a la subcontratación se establezcan en el PCAP siempre que así se justifique, dependiendo por tanto del objeto del contrato, y en atención al mismo se determinará si se justifica la limitación a los principios de apertura y libre competencia.

Una vez abordada la subcontratación dentro del marco de la legislación de contratos públicos, concebida como un derecho recogido en la LCSP, y con relación al fondo del asunto, se parte de la voluntad del legislador de facilitar la participación de las pymes en la contratación pública, favoreciendo la subcontratación. En este



sentido, la LCSP expresa que *«en ningún caso la limitación de la subcontratación podrá suponer que se produzca una restricción efectiva de la competencia, sin perjuicio de lo establecido en la presente ley respecto a los contratos de carácter secreto o reservado, o aquellos cuya ejecución deba ir acompañada de medidas de seguridad especiales de acuerdo con disposiciones legales o reglamentarias o cuando lo exija la protección de los intereses esenciales de la seguridad del Estado»* (art. 215.1 LCSP); necesitando en estos casos la subcontratación de autorización expresa del órgano de contratación. Por otro lado, cuando los pliegos no prevean limitaciones a la subcontratación, la misma LCSP ha eliminado incluso el porcentaje máximo de subcontratación que existía en el antiguo texto legal del 50%.

Siendo esta la regla general, no obstante, existen excepciones, a priori son tres:

a) Los contratos de carácter secreto o reservado, o en aquellos cuya ejecución deba ir acompañada de medidas de seguridad especiales de acuerdo con disposiciones legales o reglamentarias o cuando lo exija la protección de los intereses esenciales de la seguridad del Estado, exigiendo la subcontratación de autorización expresa del órgano de contratación (art. 215.2 d LCSP).

b) En los contratos de obras, de servicios o los servicios o trabajos de colocación o instalación en el contexto de un contrato de suministro, los órganos de contratación podrán establecer en el PCAP, previa justificación en el expediente, que las tareas críticas no puedan ser objeto de subcontratación, debiendo ser éstas ejecutadas directamente por el contratista principal (art. 215.2 e) LCSP).

c) Por último, el artículo 296 de la LCSP mencionado por las partes y que incide en el presente recurso especial, en cuanto limita la posibilidad de subcontratación en el contrato de concesión de servicios, al establecer que *«la subcontratación sólo podrá recaer sobre prestaciones accesorias»*.

Ante ello cumple manifestar que no estamos ante ninguno de estos supuestos.

La nueva LCSP, de acuerdo con las Directivas 23 y 24 /2014 flexibiliza el régimen de subcontratación con carácter general, quedando ésta sometida a comunicación y, excepcionalmente, a autorización por la Administración correspondiente; si bien, debe quedar claro, no obstante, la obligación del contratista principal sobre la justificación de la aptitud del subcontratista. La regla general es la posibilidad de subcontratación con las limitaciones que establezca el pliego, cuya justificación deberá quedar acreditada en el expediente de contratación (límite del 50% del que no se ha encontrado justificación en la memoria, pero no ha sido ello objeto del recurso especial).

De este modo, el contratista puede concertar con terceros la realización parcial de la prestación, no siendo admisible la subcontratación total de las mismas, sin que, a diferencia de la regulación anterior, pueda quedar limitado a un determinado porcentaje. La interpretación de la Directiva por el TJUE en la sentencia citada concibe la subcontratación como un derecho del adjudicatario, pudiendo limitarse exclusivamente por causas tasadas.

A mayor abundamiento téngase en cuenta que la norma especial el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 1211/1990, ROTT) prevé específicamente la subcontratación en el transporte de viajeros. De este modo el Artículo 107.2 del ROTT habilita expresamente la utilización de vehículos ajenos al



titular de la autorización principal, hasta un límite del 50%, siempre que estén amparados por la correspondiente autorización de transporte público del subcontratista, es decir, específicamente se prevé incluso al contratista principal complementar su capacidad, fomentando la máxima concurrencia y participación en el contrato, incluyendo la de pequeñas y medianas empresas locales a través de la colaboración. Esta política es consonante con el Considerando 41 y el Artículo 71 de la Directiva 2014/24/UE, que reconocen la subcontratación como una herramienta para abrir el mercado a las PYMEs y reforzar la competencia.

En definitiva, la motivación esgrimida por el órgano de contratación es suficiente también, y acorde al régimen legal aplicable.

Por estas razones, el recurso no debe prosperar, al estimar este Tribunal que la justificación obrante en el expediente resulta suficiente.

Por lo expuesto, vistos los preceptos legales de aplicación, este Tribunal

### **ACUERDA**

**PRIMERO.** Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **AUTOCARES ALCAIDE E HIJOS, S.L.**, contra el anuncio, la memoria justificativa, los pliegos y demás documentos que establecen las condiciones que rigen el procedimiento de adjudicación del contrato denominado “Servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos de la provincia de Huelva dependientes de la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional con origen de financiación en Fondos Europeos” (Expte. CONTR-2025-389790 (00064/ISE/2025/HU), promovido por la Agencia Pública Andaluza de Educación. Gerencia Provincial de Huelva, entidad adscrita a la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional.

**SEGUNDO.** Acordar, de conformidad con lo estipulado en el artículo 57.3 de la LCSP, el levantamiento de la suspensión del procedimiento de adjudicación acordada por la resolución MC 95/2025, de 9 de julio.

**TERCERO.** Declarar que no se aprecia temeridad o mala fe en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de multa en los términos previstos en el artículo 58.2 de la LCSP.

**NOTIFÍQUESE** la presente resolución a las partes interesadas en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma solo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de su 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.

