



Roj: **STSJ EXT 124/2016 - ECLI:ES:TSJEXT:2016:124**

Id Cendoj: **10037330012016100071**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Cáceres**

Sección: **1**

Fecha: **11/02/2016**

Nº de Recurso: **191/2013**

Nº de Resolución: **46/2016**

Procedimiento: **PROCEDIMIENTO ORDINARIO**

Ponente: **CASIANO ROJAS POZO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

T.S.J.EXTREMADURA SALA CON/AD

CACERES

SENTENCIA: 00046/2016

-

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, integrada por los lltmos. Sres. Magistrados del margen, en nombre de S. M. el Rey, ha dictado la siguiente:

SENTENCIA N° 46

PRESIDENTE

DON DANIEL RUIZ BALLESTEROS

MAGISTRADOS

DOÑA ELENA MÉNDEZ CANSECO

DON MERCENARIO VILLALBA LAVA

DON RAIMUNDO PRADO BERNABEU

DON CASIANO ROJAS POZO/

En Cáceres a once de Febrero de dos mil dieciséis.-

Visto el recurso contencioso administrativo nº **191** de **2013**, promovido por el Procurador Sr. García Luengo, en nombre y representación de "**ANIBAL, S.L**", "**AUTOCARES GRAJERA ROMERO, S.L.**"; "**GUILLERMO PEREZ GUILLEN**" (Conocido como "**Autocares Guipegui**"); Y "**MANUEL LOPEZ CORRALES MUÑOZ, S.L.**"; siendo demandada **LA ADMINISTRACION GENERAL DEL ESTADO**, representado por el Sr. Abogado del Estado y **JUNTA DE EXTREMADURA**, representado por el Letrado de su Gabinete Jurídico; y como **CODEMANDADO:** "**GRUPO ENATCAR, S.A** ; que actúa en representación, como gerente único, de la "**UTE EXTREMADURA**", CONSTITUIDA POR LAS EMPRESAS: **TRANSPORTES ADAPTADOS REGIONALES, S.L.U**; **AUTOCARES CASTILLA LEON, S.A.U**, **NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U**; **AUTOCARES DISCRECIONALES DEL NORTE, S.L.U**; **LA UNION DE BENISA, S.A. Y TIBUS, S.A.**; **RUTAS DEL CANTABRICO, S.L. Y TRANSPORTES TERRESTRES CANTABROS, S.A.** representados por el Procurador de los Tribunales Sr. Leal López, recurso que versa sobre: Resolución de 14 de Diciembre de 2012, dictada por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, sobre rutas del contrato administrativo de transporte escolar para los cursos académicos 2012/13 a 2015/16, Expediente TRANS 12070071.

C U A N T I A: Indeterminada.

ANTECEDENTES DE HECHO



PRIMERO : Por la parte actora se presentó escrito mediante el cual interesaba se tuviera por interpuesto recurso contencioso administrativo contra el acto que ha quedado reflejado en el encabezamiento de esta sentencia.-

SEGUNDO : Seguido que fue el recurso por sus trámites, se entregó el expediente administrativo a la representación de la parte actora para que formulara la demanda, lo que hizo seguidamente dentro del plazo, sentando los hechos y fundamentos de derecho que estimó pertinentes y terminando suplicando se dictara una sentencia por la que se estime el recurso, con imposición de costas a la demandada ; dado traslado de la demanda a la parte demandada de la Administración para que la contestase, evacuó dicho trámite interesando se dictara una sentencia desestimatoria del recurso, con imposición de costas a la parte actora.-

TERCERO : Recibido el recurso a prueba se admitieron y practicaron todas las propuestas, obrando en los ramos separados de las partes, declarándose concluso este período, se pasó al de conclusiones, donde las partes evacuaron por su orden interesando cada una de ellas se dictara sentencia de conformidad a lo solicitado en el suplico de sus escritos de demanda y de contestación a la misma, señalándose seguidamente día para la votación y fallo del presente recurso, que se llevó a efecto en el fijado.-

CUARTO : En la tramitación del presente recurso se han observado las prescripciones legales;

Siendo Ponente para este trámite el Ilmo. Sr. Magistrado **DON CASIANO ROJAS POZO** .

FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

PRIMERO .- Se somete a la consideración de la Sala en esta ocasión la Resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante TACRC), de fecha 14/12/2012, que estima los recursos presentados por diversas entidades de transporte contra las resoluciones de la Directora del Ente Público Extremeño de Servicios Educativos Complementarios (en adelante EPESEC) que habían resuelto excluir las ofertas presentadas, por desproporcionadas o temerarias, para la licitación en diversas rutas del contrato de transporte escolar para los cursos académicos 2012/13 a 2015/16.

La demanda rectora de estos autos esgrime como motivos de impugnación de la resolución del TACRC los siguientes: **a)** Incompetencia del TACRC para resolver por ser el "presente un contrato de gestión de servicios públicos y no un contrato de servicios, como erróneamente lo califica el propio TACRC", **b)** Incompetencia por razón del objeto, **c)** Falta de motivación y congruencia de la Resolución impugnada, **d)** Incumplimiento del Pliego al no ser admisible la explotación conjunta de las líneas regulares y de las rutas de transporte escolar, por los siguientes motivos: **1)** La titularidad de las concesiones de líneas regulares no corresponde a los licitadores; **2)** Las concesiones de transporte regular caducan antes de finalizar el plazo del concurso de transporte escolar; **3)** Los vehículos adscritos a las concesiones de líneas regulares no cumplen con los requisitos técnicos y de antigüedad exigidos en el transporte escolar; **4)** Cesión ilegal de trabajadores; **5)** Modificación de la tarifa de transporte regular; **6)** Incumplimiento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y de su Reglamento; **7)** No se justifica la autorización de uso indistinto de material móvil, y **8)** Fraude de Ley vulnerador de la libre competencia si se admite la oferta para rutas escolares intraprovinciales con el mero argumento de que hay sinergias con las concesiones de transporte regular de larga distancia. Y en apoyo de su planteamiento presenta con la demanda informe pericial.

La Abogacía del Estado comienza defendiendo la competencia del TACRC, tanto por la naturaleza del contrato como por el objeto, puesto que del pliego se constata que el riesgo asumido por el contratista es inexistente y, en consecuencia, el contrato no puede ser calificado de concesión de servicios, y el TACRC tiene competencia para conocer de todas las cuestiones resueltas en la resolución recurrida. Defiende igualmente que la resolución está motivada, como acredita su simple lectura, y en cuanto al fondo del asunto, se remite a lo expuesto por el TACRC aclarando que, a su juicio, " *A pesar de los extensos motivos vertidos de contrario, entendemos que esta cuestión debe ceñirse a determinar si resultaba o no justificada la exclusión de las ofertas presentadas por Enatcar, Rutas del Cantábrico S.L y Transportes Terrestres Cántabros* ".

La defensa de la Junta de Extremadura comienza indicando que, a su juicio, y de conformidad con el artículo 25.1 de la LJCA , el recurso se debería haber dirigido no sólo contra la resolución del TACRC sino también contra la resolución de la Directora del EPESEC, de fecha 07/08/2013, por la que se adjudican diversas rutas en ejecución de la resolución del TACRC, ya que ésta ordenaba la retroacción del procedimiento de adjudicación al momento previo a la valoración de las ofertas excluidas. En cuanto al fondo, y en coherencia con haber acatado y ejecutado la resolución del TACRC, se adhiere a las alegaciones de la Abogacía del Estado respecto del "fondo del asunto".

La defensa de las empresas demandadas sostiene la conformidad a derecho de la resolución del TACRC dada la viabilidad de las ofertas presentadas, apoyándose en informe pericial que lo constata, destacando que



fueron requeridas en su momento por el Órgano de contratación para justificar las ofertas y así lo hicieron para cada una de las rutas cuestionadas, con " *estudios de costes demostrativos de su efectiva viabilidad* ", que el TACRC consideró suficientes, y sobre todo que " *los informes técnicos y las resoluciones adoptadas por el EPESEC no contradicen* " tales estudios, destacando que el propio EPESEC ha aceptado la resolución del TACRC y, por tanto, las justificaciones presentadas y la viabilidad de las ofertas. Y a continuación se defiende de los motivos que sustentan la demanda con los siguientes argumentos: **a)** Las demandantes han evitado combatir los estudios de costes formulados en defensa de las ofertas, que constituyen la verdadera cuestión nuclear de este asunto y que viene avalados por el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento y refrendados por el Dictamen pericial aportado con la contestación; **b)** La discutida estacionalidad de los servicios regulares se acredita con las declaraciones de algunas estaciones de autobuses existentes en los itinerarios de los servicios regulares sinérgicos que constatan que " *es en los fines de semana y en verano cuando se produce un mayor volumen de viajeros* "; **c)** Frente al argumento de que " *Las concesiones de transporte regular caducan antes de finalizar el plazo del concurso de transporte escolar* ", informa que las dos (VAC-139) y VAC-101) estaban próximas a unificarse tras la propuesta de resolución favorable del Ministerio de Fomento de 18/09/2012 dando lugar a una nueva concesión con vencimiento el 12/04/2016 coincidente con el vencimiento de los contratos escolares, y **d)** En lo que se refiere a la antigüedad de los vehículos aclara que " *los adscritos a las líneas expresadas regulares son de menor antigüedad que los propuestos para el servicio escolar y, por tanto, serían perfectamente utilizables en el mismo* ". En cuanto al fondo, hace suyos los argumentos de la Abogacía del Estado, la defensa de la Junta de Extremadura y la propia resolución recurrida. Finaliza defendiendo que son de aplicación al caso: el artículo 83.4 del Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en cuanto al uso indistinto del material móvil; el artículo 77 de la Ley 16/87, de 30 de junio de Ordenación de los Transportes Terrestres en cuanto establece que los vehículos adscritos a las concesiones de servicios regulares, podrán realizar asimismo servicios de carácter discrecional, y el artículo 89.3 de la LOTT y 107 del ROOT que autorizan el uso de vehículos distintos a los recogidos en la autorización de uso especial cuando se trate de la prestación de servicios de este tipo, como son los escolares objeto de contratación. Aporta con su contestación informe pericial que considera sustenta su planteamiento.

Por escrito de fecha 21/05/2014, la defensa de las actoras pone en conocimiento de la Sala que varias de ellas desisten del recurso, lo que acordado por Decreto de fecha 15/01/2015. En consecuencia, sólo continúan como parte actora las siguientes empresas: Guillermo Pérez Guillén, Manuel López Muñoz S.L., Aníbal S.L. y Autocares Gragera Romero S.L.

Por providencia de fecha 15/01/2015, la Sala requiere a las partes para que concreten la rutas que han sido definitivamente afectadas por la resolución del TACRC recurrida, es decir, aquellas que antes de la misma fueron adjudicadas a las empresas que se mantienen como recurrentes en estos autos y que posteriormente, y en ejecución de la misma por resolución de la Dirección del EPESEC de fecha 07/08/2013, han sido adjudicadas a las empresas del "Grupo Alsa". Resultado de este requerimiento es que las únicas rutas que pueden considerarse realmente afectadas por estos autos son, a juicio de las actoras, las siguientes: BA 092, BA162, BA164, BA165, BA201, BA202, BA203 y BA 230. Por la defensa de la Junta de Extremadura se añaden a las anteriores las rutas BA093, BA169 Y BA034. Y por la defensa de las empresas codemandadas se hace una relación parecida a la de las actoras, si bien no aparece la ruta BA092. En cualquier caso, parece que ninguna de ellas estaba afectada de temeridad en virtud del acuerdo del Órgano de Contratación de fecha 28/08/2012, con lo que es innecesaria cualquier análisis sobre su legalidad o ilegalidad.

También se planteó por la Sala la posible falta de legitimación activa al no haber sido recurrida la resolución de la Directora del EPESEC de fecha 07/08/2013 por las empresas perjudicadas que se mantiene como actora en estos autos, respondiendo la dirección letrada de las misma que resulta indiferente que hayan recurrido o no esa Resolución de 7 de agosto de 2013. Y ello porque " *si se anula la Resolución de 14 Diciembre 2012 no habría retroacción del expediente, y si no hay retroacción también sería nula la Resolución de 7 Agosto de 2013, que -repetimos- no era más que consecuencia de esa retroacción* ". Por su parte, la defensa de las codemandadas entiende que al no haber recurrido la posterior resolución de 7 de agosto de 2013 estamos ante acto firme y consentido, por lo que ningún efecto produciría sobre la adjudicación de las rutas controvertidas una eventual Sentencia estimatoria del recurso contencioso-administrativo.

SEGUNDO . - Planteado el conflicto en estos términos, y considerando la Sala que las dudas existentes sobre la legitimación activa deben ser resueltas en sentido de entender que no ha desaparecido la misma pese a no haber recurrido la Resolución de la Directora del EPESEC de 7/08/2013 pues esta resolución no es más que ejecución de la que es objeto de nuestro recurso, debemos rechazar los dos primeros argumentos impugnatorios, que se refieren a la incompetencia del TACRC, tanto por la naturaleza del contrato como por razón del objeto.



Respecto a la primera, la Sala suscribe los argumentos del TACRC que le llevan a considerar que estamos ante un contrato de servicios y no ante un contrato de gestión de servicios públicos como consta expresamente en el anuncio de licitación y en el pliego de cláusulas administrativas particulares. Y ello en base a doctrina del TJUE (por todas la STJUE de 10 de noviembre de 2011, Asunto Norma-A, Dekan) que exige para que exista concesión de servicios que en todo caso **la remuneración al prestador se realice en función de la explotación**, es decir del uso o frecuentación del servicio, siendo indiferente que la retribución la obtenga el concesionario directamente de los usuarios o de la Administración. Lo que evidentemente no ocurre en el caso que nos ocupa, ya que la cláusula 9 del Cuadro- resumen de características, Anexo I del PCAP establece que el precio de la ruta será el de adjudicación y se abonará por mensualidades en los plazos que se indican en el pliego, por lo que la variable del número de viajeros es intrascendente, de tal forma que el riesgo asumido por el contratista es nulo.

Hay tener en cuenta también, a los meros efectos interpretativos, el contenido de la Directiva 2014/23 UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, que hace pivotar el concepto de concesión sobre la existencia de **riesgo operacional**, al señalar que hay transferencia del mismo al concesionario "cuando no está garantizado que vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes" (artículo 5.2) y que la normativa de concesiones no estaría justificada si se aliviase al contratista de cualquier pérdida potencial garantizando unos ingresos mínimos iguales o superiores a los costes. Y en este caso no existe ese riesgo operacional, pese a que así parece deducirse del informe del perito presentado por las empresas codemandadas cuando se refiere al riesgo y ventura del negocio, expresión que tiene otro significado en ese informe, según razonaremos posteriormente.

Y en cuanto a la incompetencia por falta de objeto, que la actora defiende en base a que entiende que el TACRC tiene una función exclusivamente de control del cumplimiento de los principios y trámites legales y que no es posible que pueda sustituir el criterio de asesoramiento técnico que sustenta la resolución de EPESEC, tampoco puede ser aceptado, pues el artículo 47.2 del TRLCSP no establece límites al conocimiento del TACRC, al establecer que decidirá " *motivadamente cuantas cuestiones se hubiesen planteado. En todo caso, la resolución será congruente con la petición y, de ser procedente, se pronunciará sobre la anulación de las decisiones ilegales adoptadas durante el procedimiento de adjudicación, incluyendo la supresión de las características técnicas, económicas o financieras discriminatorias contenidas en el anuncio de licitación, anuncio indicativo, pliegos, condiciones reguladoras del contrato o cualquier otro documento relacionado con la licitación o adjudicación, así como, si procede, sobre la retroacción de actuaciones* ".

TERCERO . - Sentado ello, el punto esencial del conflicto es la existencia o no de sinergias y economías de escala derivadas de que el "Grupo Alsa" es un grupo empresarial líder en el sector del transporte, lo que le permite el cumplimiento del servicio de transporte escolar a los precios ofertados dada la **complementariedad** con los servicios de líneas regulares de los que era concesionaria, ya que " *los costes fijos del recurso (vehículo) son plenamente absorbidos por el servicio regular, resultando suficiente que el servicio de transporte escolar asuma exclusivamente los costes variables imputables al mismo* ", por utilizar las palabras del perito de la parte actora.

Esto es, como aclara el informe pericial de la parte demandada, la posición de las empresas hoy demandadas es que había una complementariedad consistente en que " *las puntas de demanda en los servicios públicos de transporte regular se generan cuando no hay transporte escolar, por lo que los vehículos de que deben disponer para atender esas puntas de demanda se pueden destinar al transporte escolar. En ningún caso se sugiere, como parecen haber entendido los informes técnicos, que la complementariedad se base en la coincidencia y simultaneidad de las rutas regulares de las que sean titulares los recurrentes y las de transporte escolar* ".

Y es que queda claro de los argumentos esgrimidos por las empresas hoy demandadas al trámite de alegaciones ante la constatación de la desproporción de su oferta, que la misma tiene su base en la dinámica de prestación del servicio regular de dos concesiones (VAC-101 y VAC-139) que, ante el aumento de demanda los fines de semana y periodo vacacional, obligaban a disponer una mayor flota de vehículos para atenderla. Y ese aumento de flota es el destinado a realizar el transporte escolar, de tal forma que para calcular la oferta no tenía que tener en cuenta los costes fijos del recurso (autobús) por ser asumido por las concesiones de transporte regular.

Esta complementariedad es explicada por la defensa de las demandadas en escrito de conclusiones de la siguiente manera: " *No se trata de simultaneizar ambos servicios, sino de complementarlos. Es decir, durante los días lectivos laborales el autocar realiza los transportes escolares y los no lectivos los servicios regulares de uso general* ". No estamos, pues, en el supuesto contemplado en "la cláusula 5.5 del pliego, podrá autorizarse la concesión en caso de coincidencia de itinerarios, paradas, horarios, para el traslado de escolares en el vehículo que realice el servicio regular" que vimos en nuestra Sentencia de 09/04/2015, rec. 230/2014 .



La conclusión de lo expuesto es que la viabilidad económica de cada ruta ofertada con precio desproporcionado tiene su razón de ser en la innecesariedad de tener en cuenta los costes fijos que supone el autobús, pues para el transporte escolar se van a utilizar los puestos a disposición de las concesiones de servicio regular para atender los aumentos de demanda los fines de semana y vacaciones.

Pues bien, lo primero que se constata es que no sabemos el número de autobuses que son destinados al aumento de demanda de las concesiones de transporte regular, y que, por tanto, son con los que se va hacer el transporte escolar, siendo este un dato esencial cuya carga de acreditación corresponde, como es evidente, a las empresas demandadas.

El informe pericial de la parte actora dedica un apartado expreso a este trascendental aspecto, en sus páginas 8 y 9, y le lleva a concluir que la "pretendida sinergia no puede darse tal y como argumenta el Grupo Alsa", exponiendo a continuación, detalladamente, las razones para llegar a esta conclusión. La Sala acepta esta conclusión, en base a los siguientes argumentos del informe pericial:

a) la menor demanda de servicios de transporte regular en días laborales frente a los fines de semana y verano no está acreditada, siendo a estos efectos manifiestamente insuficientes las certificaciones de las estaciones de autobuses con los que las defensas de las empresas demandadas pretenden rebatir el informe pericial de la parte actora. Y es que no se trata de acreditar que haya más viajeros en esas "puntas" sino que aceptado que existe un mayor número, no se sabe nada del aumento de flota que ello conlleva. Y este dato esencial, volvemos a insistir, es perfectamente conocido por las empresas del "Grupo Alsa" pero se ha hurtado a la Sala y al expediente. Además de ello, el informe pericial acompañado con la demanda consigue acreditar, con remisión a los datos del Observatorio de 2011 que "no existe tanta diferencia de demanda respecto a los fines de semana"

b) Ante la falta de datos, el perito de la parte actora hace un cálculo del exceso de flota con el que se va a realizar el transporte escolar que a la Sala le parece acertado y fundado. Se trata de considerar que el aumento de flota lo cifra en un 30% del total de vehículos adscritos a las concesiones de transporte regular para refuerzo de fines de semana y verano, con lo que estamos hablando escasamente de 9 vehículos, de tal forma que es muy razonable la conclusión del perito al establecer que resulta imposible la complementariedad de servicios pretendida cuando se han presentado ofertas a más de 70 rutas.

Y frente a este informe, fundado y coherente, se opone otro informe pericial presentado con la contestación que no dedica ni una sola línea a cuantificar el número de autobuses que supone el aumento de flota alegado, limitándose a decir que " *Este perito entiende que la consecución efectiva de dicha estacionalidad, y por tanto la posibilidad de utilizar sinérgicamente los medios de transporte ofertados (flota, conductores) es algo que entra dentro del propio riesgo y ventura del negocio, y debe ser demostrado _en la práctica- una vez iniciada la operación del contrato, una vez adjudicado el contrato. Pero, en ningún caso debería exigirse acreditar esa expectativa de sinergias, en un momento anterior al otorgamiento del contrato, toda vez que se basa en previsiones o hipótesis con que la empresa plantea el riesgo de su negocio* ".

Pues bien, la Sala está en total desacuerdo con este planteamiento, en el que subyace un riesgo cierto de vulneración de la reglas de libre competencia, que sólo puede ser evitado, máxime cuando estamos hablando de ofertas realizadas por el mayor grupo empresarial de España en materia de transporte de viajeros, si se acreditan cumplidamente, y antes de la adjudicación del contrato, las sinergias que permiten realizar un precio desproporcionado y contra el que no pueden luchar en condiciones de igual otras empresa de menor tamaño y poderío económico.

A este respecto en un supuesto muy similar (**STSJ de Extremadura de 09/04/2015, rec. 230/2014 anteriormente mencionada**) dijimos que " *Lo que se trata de acreditar -y para ello sirve el trámite de audiencia que recogen en ese precepto y cláusula- es que la oferta pueda ser cumplida pese a la presencia de los valores anormales. Esto es lo que exige la LCSP o, lo que es lo mismo, que la oferta en cuestión es viable económicamente. No puede depender la viabilidad económica de una proposición, la posibilidad de ser cumplida -porque de eso se trata en este trámite del procedimiento en cuestión- del hecho de un tercero, sino que debe analizarse la oferta en sí. El tal vez, en la mayoría de los casos es indicativo de una oferta inviable, pero su virtualidad no va más allá de esa función. Por ello la cuestión a examinar, ciertamente crucial, es si se ha justificado o no la viabilidad económica de la oferta de la actora incurso en la presunción del Pliego* ".

Así las cosas, para la Sala las hoy demandadas no han conseguido ofrecer una explicación suficiente que justifique su oferta desproporcionadamente baja, en consonancia con lo exigido en el Considerando 103 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública, por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE, al poner de manifiesto que " *Las ofertas que resulten anormalmente bajas con relación a las obras, los suministros o los servicios podrían estar basadas en hipótesis*



o prácticas inadecuadas desde el punto de vista técnico, económico o jurídico. Cuando el licitador no pueda ofrecer una explicación suficiente, el poder adjudicador debe estar facultado para rechazar la oferta".

Y ello es suficiente para estimar el recurso.

CUARTO . - En cuanto a las costas de imponen a las partes demandadas por aplicación del vencimiento sin que concurren dudas de hecho ni de derecho que justifique otro pronunciamiento.

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación y en nombre de su MAJESTAD EL REY

FALLAMOS:

ESTIMAR el recurso presentado por el procurador Dº JUAN LUIS GARCÍA LUENGO, en nombre y representación de las mercantiles ANIBAL S.L., AUTOCARES GRAGERA ROMERO S.L., GUILLERMO PÉREZ GUILLÉN (conocido como "Autocares Guipegui") y MANUEL LÓPEZ MUÑOZ S.L., con la asistencia letrada de Dº FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORI **NO** contra la Resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, de fecha 14/12/2012, que estima los recurso presentados por diversas entidades de transporte contra las resoluciones de la Directora del Ente Público Extremeño de Servicios Educativos Complementarios que habían resuelto excluir las ofertas presentadas, por desproporcionadas o temerarias, para la licitación en diversas rutas del contrato de transporte escolar para los cursos académicos 2012/13 a 2015/16, cuya anulación procede. Las costas se imponen a las partes demandadas.

La presente sentencia no es firme y puede ser recurrida en casación ante la Sala Tercera, de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Supremo, que deberá prepararse ante esta misma Sala sentenciadora en el plazo de diez días, previa constitución, en su caso, del depósito previsto en la Disposición Adicional 15ª de la LOPJ y de la aportación del justificante de haber abonado la tasa que corresponda, conforme a lo establecido en la Ley 10/2012, de 20 de noviembre.

Y para que esta sentencia se lleve a puro y debido efecto, una vez adquirida firmeza, remítase testimonio de la misma, junto con el expediente administrativo, al órgano que dictó la resolución impugnada, que deberá acusar recibo dentro del término de diez días conforme previene la Ley, y déjese constancia de lo acordado en el procedimiento.

Así por esta nuestra Sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.