

Reclamación nº 380/2026

Resolución nº 418/2026

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CONTRATACIÓN
PÚBLICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

En Madrid, a 3 de septiembre de 2026.

VISTA la reclamación interpuesta por la representación legal de BRIDGESTONE EUROPE NV, S.A., contra los pliegos de condiciones que regirán la adjudicación del contrato denominado "*Suministro de neumáticos de distintas medidas para vehículos de EMT Madrid*", número de expediente 26/047/2 y licitado por la mencionada empresa municipal, este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha adoptado la siguiente.

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. - Mediante anuncios publicados el día 26 de junio de 2026 en el DOUE y en el Perfil del Contratante de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT en adelante), se convocó la licitación del contrato de referencia mediante procedimiento abierto con pluralidad de criterios de valoración y dividido en 2 lotes.

El valor estimado del contrato es de 5.544.681,84 euros y el plazo de duración de 2 años.

A la presente licitación presentaron oferta 4 licitadores, entre los que no se

encuentra el reclamante.

Segundo. - El 16 de julio de 2026 la representación legal de BRIDGESTONE EUROPE NV, S.A., (en adelante BRIDGESTONE) presentó ante el Registro General de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo con entrada en este Tribunal al día siguiente, reclamación en materia de contratación contra los pliegos de condiciones del contrato que nos ocupa al considerar que determinadas obligaciones impuestas como prescripciones técnicas restringen la competencia. Solicitando, asimismo, la adopción de medidas cautelares.

Tercero. - El 22 de julio de 2026, la entidad contratante remitió copia del expediente de contratación y su informe tal como dispone el artículo 56.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), oponiéndose a la adopción de medidas cautelares.

Cuarto. - La tramitación del expediente de contratación se encuentra suspendida por acuerdo sobre medidas provisionales 142/2026, adoptado por este Tribunal el 27 de julio de 2026 hasta que se resuelva la reclamación y se acuerde expresamente el levantamiento de la suspensión.

Quinto. - La Secretaría del Tribunal dio traslado de la reclamación a los interesados, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 56.3 de la LCSP, concediéndoles un plazo, de cinco días hábiles, para formular alegaciones. Finalizado el plazo no se han presentado alegaciones.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. - En cuanto al régimen jurídico aplicable al contrato, este tiene carácter privado y se encuentra sujeta al Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del

ámbito tributario y de litigios fiscales (RDLSE). En consecuencia, la tramitación de la reclamación le será de aplicación lo dispuesto en los artículos 119 y siguientes del mencionado Real Decreto.

El artículo 121.1 del RDLSE establece, en cuanto al régimen jurídico de la reclamación, que le serán de aplicación a las reclamaciones que se interpongan ante los órganos mencionados en el artículo anterior contra alguno de los actos a que se refiere el artículo 119, las disposiciones de la LCSP que regulan el recurso especial en materia de contratación, incluido el artículo 49 relativo a la adopción de medidas cautelares, con determinadas especialidades.

La Empresa Municipal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid (EMT) es una empresa municipal del Ayuntamiento de Madrid que, en virtud de lo establecido en el artículo 3 de la LCSP, forma parte del sector público y tiene la consideración de poder adjudicador por tener personalidad jurídica propia, haberse creado para satisfacer necesidades de interés general que no tienen carácter industrial o mercantil y estar financiada su actividad y controlada su gestión y nombrados los miembros de su Consejo de Administración por una Administración Pública que es poder adjudicador como el Ayuntamiento de Madrid.

Los contratos de EMT tendrán carácter privado, rigiéndose, en cuanto a su preparación y adjudicación por el régimen contenido en el RDLSE y la LCSP, siendo susceptibles de reclamación y/o recurso especial en materia de contratación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 46.4 de la LCSP, en relación al artículo 3 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público de la Comunidad de Madrid, corresponde a este Tribunal la competencia para resolver el recurso.

Segundo. - Con carácter previo al estudio de los restantes motivos de admisión, procede abordar la legitimación de la recurrente para la interposición de la presente reclamación especial y realizar un análisis sobre la legitimación de la reclamante,

toda vez que no ha presentado oferta a la presente licitación.

Este Tribunal tiene acordado como criterio interpretativo de la legitimación del recurrente no licitador, el análisis del perjuicio que le causen al recurrente las cláusulas de los pliegos impugnadas, sin atender a la presentación o no de proposición.

Dicho criterio se basa fundamentalmente en la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE de 28/11/2018, asunto C-328/17, ECLI: EU:C:2018:958) que se enmarca en el artículo 1.3 de la Directiva 89/665/CEE, sobre el procedimiento de recurso en contratación pública, que señala que *“Los Estados miembros velarán por que, con arreglo a modalidades detalladas que ellos mismos podrán determinar, los procedimientos de recurso sean accesibles, como mínimo, a cualquier persona que tenga o haya tenido interés en obtener un determinado contrato y que se haya visto o pueda verse perjudicada por una presunta infracción.”*

La propia jurisprudencia citada del TJUE entiende legitimado al operador económico que no ha presentado oferta si impugna cláusulas de los pliegos que le impiden dicha presentación, incluyendo no solo las condiciones de solvencia de la empresa o aptitudes para contratar, sino también aquellas cláusulas que le impidan presentar una oferta viable y justificada, en condiciones de igualdad con el resto de licitadores.

En consecuencia, la legitimación del recurrente en estos supuesto debe analizarse caso por caso.

En el presente supuesto el recurso se fundamenta en el siguiente motivo de oposición:

La indeterminación de determinados términos sobre la garantía y las indemnizaciones establecidas sobre los neumáticos objeto del contrato, conlleva a impedir la presentación de una oferta económica válida y justificable.

En atención a la doctrina expuesta anteriormente, para considerar legitimado al recurrente que impugna los pliegos, pero que posteriormente no presenta oferta, admitiremos la legitimación para impugnar aquellas cuestiones que efectivamente le han impedido presentar una oferta viable y justificada, en condiciones de igualdad con el resto de licitadores.

A juicio de este Tribunal, es fundamental que los licitadores tengan conocimiento exacto de los términos en que han de presentar sus ofertas, siendo las prescripciones técnicas exigidas un elemento esencial.

Asimismo, se acredita la representación del firmante de la reclamación

Tercero. - La reclamación se plantea en tiempo y forma, pues el plazo de licitación terminaba el 24 de julio de 2026 y fue interpuesta la reclamación ante este Tribunal el 17 de julio de 2026, dentro del plazo de licitación de conformidad con el artículo 121.1 b) del RDLCSE.

Cuarto. - La reclamación se interpuso contra los pliegos de condiciones en el marco de un contrato de suministro cuyo valor estimado es superior a 443.000 euros. El acto es recurrible, de acuerdo con el artículo 1 y 119 del RDLCSE.

Quinto. - Fondo del asunto. Alegaciones de las partes.

1. Alegaciones de la reclamante.

La reclamación presentada por BRIDGESTONE se centra en la impugnación de la Cláusula 1.2 del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) y la obligación de la asunción de todas ellas según el Anexo XI del PCAP.

Centrándose el reclamante en la obligación que indica el PCAP sobre la obligación de aceptación de una garantía sobre todos los neumáticos suministrados. Aunque en especial la reclamación se basa en los rodamientos de medida 275/70, por ser

los más usuales y en consecuencia numerosos. Así como en la aceptación de las siguientes condiciones en cuanto a la garantía de uso:

1. Su mantenimiento en “*estado de nuevo*” durante un mínimo de 120.000 kilómetros para la medida mencionada y de 40.000 km para el resto.

Se destaca en este apartado la indefinición del estado de nuevo, concepto general y de fácil justificación por parte de la entidad contratante en cualquier momento de la vida del neumático. No establece parámetros técnicos u objetivos para comprobar cuando el rodamiento deja de cumplir con este estándar.

2. Alcance universal del régimen de garantía y traslado de los riesgos al adjudicatario al considerar que la garantía cubrirá “*cualquier causa de deterioro del neumático*”, exceptuando únicamente vandalismo, objetos clavados y rotura súbita probada.

No se establece unas excepciones por causas ajenas a la calidad del producto como defectos mecánicos del autobús (frenos, suspensión, desalineación), conducción inadecuada, sobrecargas o mantenimiento deficiente por parte de EMT.

3. Desproporción del reembolso automático del 100 % del coste de un nuevo neumático. Sin aplicar una reducción en función del uso de éste. Considerando que según vaya alcanzando el rodamiento su límite de vida útil garantizada debería rebajarse la indemnización por rotura. De lo contrario podríamos encontrar un neumático que ha rodado durante 110.000 kilómetros y que debe ser indemnizado a precio actual del mercado por haber perdido su condición de “estado como nuevo”.

Aporta referencias a otras licitaciones con el mismo objeto en los que se gradúa la exigencia de esta garantía según el número de kilómetros rodados por el neumático.

4. Indeterminación y contradicción interna sobre la presión de inflado.

La mencionada cláusula 1.2 del PPT dicta que circular a una presión de "*alrededor del 75%*" de la óptima no anulará la garantía.

Deja el cumplimiento del contrato al arbitrio unilateral de la EMT vulnerando el artículo 1.256 del Código Civil, pues "*alrededor del 75%*" es ambiguo y no fija un mínimo seguro, que solo será determinado por una de las partes.

Así mismo incurre en una regulación contradictoria interna con el apartado 5 del PPT, donde las pruebas termográficas de homologación en laboratorio se exigen exactamente al 75% de presión.

Pretendiéndose en consecuencia exigir garantía a presiones inferiores desconocidas a las ensayadas en laboratorio.

Por todo ello, considera que la aceptación de estas condiciones técnicas repercute directamente en el precio unitario de cada neumático. Teniendo en cuenta que la oferta económica obtiene una ponderación del 80 % del total, la determinación de dichos costes y su incorporación a la oferta económica, es un dato clave para poder realizar una propuesta viable, justificada y competitiva.

Por todo ello, solicita declarar la nulidad de la Cláusula 1.2 del PPT y el Anexo XI del PCAP, anular el procedimiento de licitación y decretar la retroacción de actuaciones para publicar nuevos pliegos adaptados a Derecho.

2. Alegaciones de la entidad contratante.

La EMT pese a su alegación de considerar extemporáneo el recurso, se opone a los argumentos de la reclamante, fundamentalmente para defender la legalidad de las prescripciones técnicas recogidas en los pliegos de condiciones.

Así incide en que el apartado 1.2 del Pliego de Condiciones Técnicas establece unas condiciones mínimas de duración y garantía de los neumáticos.

Concretando que, para los neumáticos de la medida más habitual en los autobuses de EMT —275/70 R22,5— se exige que se mantengan en estado de nuevo hasta 120.000 kilómetros y para el resto de medidas se establece como referencia 40.000 kilómetros.

Esta garantía supone la indemnización con el precio de un neumático nuevo según su valor en ese momento en todo caso, salvo cuando la rotura se produzca por vandalismo; introducción de objetos o rotura por acción súbita mediante hecho probado no imputable a la estructura o composición del neumático.

En consecuencia, la EMT utiliza estas excepciones para rechazar la caracterización realizada por BRIDGESTONE de la garantía como una especie de “garantía universal”.

Según la EMT, no se trata de una garantía absoluta, puesto que existen supuestos en los que el adjudicatario queda liberado de responsabilidad.

Otro argumento de la EMT en oposición a la afirmación de BRIDGESTONE sobre que la garantía obliga a los licitadores a incorporar en el precio unitario un riesgo económico difícil de cuantificar; es la obligación para todo operador económico que participa en una licitación de realizar las estimaciones económicas que considere necesarias para determinar su oferta.

Por tanto, el hecho de que una determinada condición contractual pueda generar un riesgo económico para el licitador no determina, por sí mismo, su ilegalidad.

La empresa debe integrar en su estrategia comercial y económica los costes previsibles derivados de la ejecución del contrato.

En cuanto a la calificación del estado de un neumático “como nuevo” BRIDGESTONE cuestiona también la expresión utilizada por el pliego relativa a que el neumático debe “*mantenerse en estado de nuevo*”, alegando que se trataría de

una expresión indeterminada y carente de parámetros objetivos.

La EMT rechaza esta crítica, al considerar que, en el ámbito de la industria de neumáticos, la expresión tiene un significado técnico suficientemente reconocible: la banda de rodadura debe conservar su profundidad original y el neumático debe mantener sus especificaciones y características, sin presentar anomalías físicas imputables a su composición o fabricación.

La EMT insiste además en que esta previsión no habría generado problemas interpretativos en anteriores contratos de la misma naturaleza.

La EMT aporta como elemento adicional de la defensa de sus actuaciones, la experiencia derivada de anteriores licitaciones.

En particular, señala que el expediente actualmente vigente —24/013/2— contiene una previsión idéntica sobre la garantía. En aquella licitación participaron cinco empresas, incluida BRIDGESTONE, que resultó adjudicataria del Lote 1 y suministró 4.791 neumáticos de la medida 275/70, ofreciendo una garantía de 100.000 kilómetros.

La EMT destaca que en aquel momento no se produjeron reclamaciones por desgaste prematuro y que los neumáticos suministrados durante ese período cumplieron las garantías exigidas.

El informe aborda asimismo una previsión del pliego relativa a la presión de los neumáticos.

El PPT establece que la presión de los neumáticos montados en los vehículos puede situarse, en muchos casos, alrededor del 75 % del nivel óptimo de presión, sin que ello pueda constituir por sí solo una causa de anulación de la garantía.

La EMT explica que existen diferencias entre la presión óptima recomendada por el

fabricante del neumático; y la presión de trabajo determinada por el fabricante del vehículo.

Los autobuses disponen de sensores de presión y existe un margen entre ambas referencias.

La explicación pretende justificar técnicamente la cláusula y demostrar que no puede interpretarse aisladamente como una imposición irracional al fabricante.

La EMT invoca el artículo 45.1 del RDL 3/2020, según el cual las prescripciones técnicas deben definir las características exigidas al objeto del contrato y deben estar vinculadas al objeto y ser proporcionales a su valor y objetivos.

Asimismo, cita el artículo 126.1 LCSP, que exige que las prescripciones permitan el acceso en condiciones de igualdad y no creen obstáculos injustificados a la competencia.

A partir de estos preceptos, la EMT defiende que corresponde al órgano de contratación determinar sus necesidades y decidir cómo deben satisfacerse.

El Tribunal de recursos no puede sustituir ese juicio técnico por el suyo propio.

Invoca la Resolución de este Tribunal 247/2025 para afirmar que el Tribunal controla la legalidad de las prescripciones, pero no puede decidir qué necesidades debe atender la Administración ni cuál es la solución técnica más adecuada.

La distinción es fundamental, el Tribunal controla la legalidad de la prescripción, pero no sustituye al órgano de contratación en la definición de la necesidad pública ni en la elección de la solución técnica.

Las anteriores manifestaciones no llevan a que la EMT sostenga que la discrecionalidad técnica sea ilimitada. Reconoce expresamente que tiene como

límite el respeto a la libre concurrencia y a la igualdad de trato.

Pero a su modo de entender estos principios, es necesario distinguir entre dos situaciones:

Por un lado, la existencia de una prescripción que solamente puede cumplir un determinado licitador, lo que puede constituir una restricción injustificada de la competencia.

Por otro una prescripción que responde a una necesidad objetivamente justificada y que puede ser cumplida por distintos operadores mediante la adaptación de sus productos o procesos.

La EMT considera que el caso analizado pertenece a la segunda categoría.

Por ello, el hecho de que una empresa tenga dificultades para satisfacer una determinada condición no significa necesariamente que exista una restricción ilegal de la competencia.

Por todo ello y a la vista de la solicitud de BRIDGESTONE de incorporar un sistema de compensación objetivo, gradual y proporcional, que tuviera en cuenta factores como el kilometraje efectivamente realizado, revela que el reclamante pretende que el Tribunal adapte las condiciones de la contratación a su propia capacidad o estrategia empresarial.

Competencia que la entidad contratante considera impropia de este Tribunal BRIDGESTONE invoca también las condiciones establecidas en otras contrataciones de características semejantes, particularmente las realizadas por TUSSAM y TMB.

La EMT rechaza que esas licitaciones puedan servir como parámetro para determinar la legalidad de sus propios pliegos.

La razón fundamental es que cada órgano de contratación tiene sus propias necesidades, y la actuación de otro poder adjudicador no constituye un precedente vinculante.

Por último, la EMT aborda la existencia de un plan de seguimiento definido en el apartado 6 del PPT que permite al adjudicatario realizar en las instalaciones de EMT ensayos sobre el estado de los neumáticos, especialmente los de medida 275/70 R 22,5.

Se contemplan comprobaciones relativas, entre otros aspectos, al estado dimensional y a la presión.

La EMT considera que este mecanismo proporciona trazabilidad técnica a la garantía. No se trataría, por tanto, de una garantía cuyo cumplimiento dependa exclusivamente de una valoración unilateral de EMT.

El adjudicatario puede controlar directamente el comportamiento de los neumáticos; realizar comprobaciones técnicas; obtener resultados documentados; analizar la evolución de los neumáticos y disponer de elementos para determinar la causa de una eventual anomalía.

Por ello, la EMT sostiene que el Plan de Seguimiento constituye una garantía para ambas partes y contribuye a demostrar que la cláusula de garantía no es arbitraria ni indeterminada. Ni su interpretación se encuentra vinculada al artículo 1.256 del CC, como pretende el reclamante.

La EMT, se opone a la suspensión cautelar del procedimiento de licitación en base a su consideración como extemporánea de la reclamación interpuesta.

Por último, solicita la imposición de multa en cuantía de 1.000 euros por considerar que existe temeridad y mala fe en la interposición de la reclamación.

Sexto. - Consideraciones del Tribunal.

La normativa de contratación pública reconoce al órgano de contratación un margen de apreciación para determinar las características de la prestación que pretende adquirir y, con ello, las necesidades que el contrato debe satisfacer.

El artículo 45.1 del Real Decreto-ley 3/2020 dispone que las prescripciones técnicas definirán las características exigidas para el suministro objeto del contrato y permite que estas se refieran a distintos aspectos de la prestación, siempre que se encuentren vinculadas al objeto del contrato y guarden proporción con su valor y con sus objetivos.

Esta facultad se corresponde con la necesidad de que sea la entidad contratante, concedora de las características del servicio que presta y de las necesidades que debe atender, quien determine las características técnicas del producto que pretende adquirir.

Ahora bien, el reconocimiento de esta facultad no significa que la definición de las prescripciones técnicas quede excluida del control de los órganos de recursos contractuales.

La discrecionalidad técnica no constituye una potestad ilimitada ni permite establecer cualquier condición que el órgano de contratación considere conveniente. Las prescripciones deben respetar los principios y reglas que disciplinan la contratación pública y, en particular, deben encontrarse vinculadas al objeto contractual, ser proporcionales a las finalidades perseguidas y no establecer obstáculos injustificados a la competencia.

En este sentido, el artículo 126.1 de la LCSP dispone que *“las prescripciones*

técnicas deben proporcionar a los empresarios acceso en condiciones de igualdad al procedimiento de contratación y no pueden crear obstáculos injustificados a la apertura de la contratación pública a la competencia”.

Es criterio de este Tribunal recogido en la Resolución 247/2025 de 19 de junio:

“Con objeto de la resolución del recurso, cabe recordar, como hemos señalado en diversas ocasiones, que la determinación de las características técnicas correspondientes a los productos objeto de suministro corresponde determinarlas al órgano de contratación de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la LCSP, si bien esta facultad encuentra un límite fundamental en el respeto al principio de libre concurrencia.

No corresponde al Tribunal determinar las necesidades que deben ser atendidas ni el procedimiento para su consecución. (...)

La finalidad del recurso especial en materia de contratación es exclusivamente de control del cumplimiento de los principios y trámites legales, de manera que no es posible sustituir el juicio técnico sobre la determinación de la manera de atender determinadas necesidades. En definitiva, el Tribunal únicamente puede enjuiciar si la definición de las prescripciones técnicas se hace de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre contratación pública, sin que pueda pronunciarse sobre la adecuación de una determinada característica técnica del producto para el cumplimiento del fin que se pretende con la contratación.

Respecto a la restricción de la competencia, la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 17 de septiembre de 2002, en el asunto C513/99 Concordia Bus Finland Oy Ab y Heisnsingin Kaupunki, en relación con el principio de igualdad de trato manifiesta que éste responde a la esencia misma de las directivas en materia de contratos públicos, que tienen por objeto, en particular, favorecer el desarrollo de una competencia efectiva en los sectores que están comprendidos en los ámbitos de aplicación respectivos y que enuncian los criterios de adjudicación del contrato tendentes a garantizar dicha competencia. En cuanto a la amplitud de la misma, en el apartado 85, señala que “el hecho de que solo un número reducido de empresas, entre las que se encontraba una que pertenecía a la entidad adjudicadora, pudiera cumplir uno de los criterios aplicados por dicha entidad para determinar la oferta económicamente más ventajosa no puede, por sí solo, constituir una violación del principio de igualdad de trato”.

En nuestra Resolución 246/2024, de 20 de junio manifestábamos:

“Como ha señalado este Tribunal de forma reiterada, se limita la concurrencia cuando se establecen prescripciones técnicas que sólo puede cumplir uno de los licitadores, no cuando habiendo determinado justificadamente la Administración la necesidad de un producto y estando éste presente en el mercado en una pluralidad de productores y abierto también a la producción de otros más que quieran fabricarlo, se exigen ciertos requisitos determinados por las necesidades a satisfacer y que cualquiera puede cumplir adaptando su producción a lo requerido. La Administración no ha de ajustarse a la forma de presentación que libremente ha elegido cada productor, puede exigir una determinada ajustada a sus necesidades, y son estos, los productores, los que libremente, si quieren participar en la licitación, han de ajustarse a cumplir lo exigido en las prescripciones técnicas, algo que pueden hacer si modifican su forma de producción sin que nada se lo impida. Ello ocurre cuando los potenciales licitadores tienen la posibilidad, al menos teórica, de ofrecer los productos solicitados en la presentación y con las prescripciones exigidas, ajustando, en su caso, la producción a las necesidades del demandante del producto” (la negrita es nuestra).

Más recientemente, la Resolución del TACP Madrid 340/2026, de 2 de julio de 2026:

“Llegados a este punto, no se pretende negar la competencia de la entidad contratante para determinar cuáles son sus necesidades de contratación y cuales las mejores formas de obtenerlas, pues en este caso la discrecionalidad técnica a la hora de elaborar los pliegos de condiciones se encuentra unánimemente aceptada. Debemos de traer a colación la consolidada doctrina de este Tribunal en virtud de la cual se reconoce discrecionalidad técnica a los órganos de contratación a fin de definir las prestaciones y requisitos mínimos que han de formar parte del contrato. Sobre esta base, se ha venido reconociendo reiteradamente y en aplicación del artículo 28 de la LCSP, que es el órgano de contratación el que, conocedor de las necesidades administrativas que demanda la Administración y conocedor también del mejor modo de satisfacerlas, debe configurar el objeto del contrato atendiendo a esos parámetros, sin que esta discrecionalidad en la conformación de la prestación a contratar pueda ser sustituida por la voluntad de los licitadores. (Vid Resolución Nº 238/2026, de 21 de mayo)”.

Por tanto, la cuestión no consiste en determinar si existe una solución técnica distinta de la elegida por EMT que pudiera resultar igualmente adecuada, sino en comprobar si la solución adoptada encuentra una justificación objetiva y razonable y si respeta los límites jurídicos de la discrecionalidad técnica.

La primera conclusión que cabe alcanzar es que la exigencia relativa a la duración mínima de los neumáticos presenta una relación directa con el objeto del contrato.

No se trata de una característica ajena al suministro ni de una condición dirigida a satisfacer una finalidad extraña a la prestación. La duración y el comportamiento del neumático durante su utilización constituyen características directamente relacionadas con la calidad, seguridad, rendimiento y coste de explotación del producto.

La utilización intensiva de los neumáticos en vehículos destinados al transporte público de viajeros constituye, además, un elemento relevante para valorar las necesidades que justifican las prescripciones.

La exigencia de una duración mínima, por tanto, no puede calificarse, por sí misma, como una condición desvinculada del objeto del contrato.

La cuestión decisiva es si el nivel de exigencia establecido resulta proporcionado.

Vista la adecuación de la prescripción al objeto del contrato, debemos reparar en que la medida 275/70 R22,5 tiene una especial relevancia en el expediente, puesto que constituye la medida predominante en la flota de autobuses de EMT. La entidad contratante justifica la exigencia de una garantía mínima de 120.000 kilómetros precisamente atendiendo a las características de utilización de dichos neumáticos.

Este Tribunal considera que la fijación de un determinado umbral de duración no resulta, en sí misma, contraria al ordenamiento jurídico. El órgano de contratación puede establecer requisitos de rendimiento o de durabilidad cuando estos respondan a una necesidad contractual legítima.

Ahora bien, la circunstancia de que la Administración pueda establecer un requisito de duración no significa que cualquier kilometraje que figure en el pliego deba considerarse automáticamente proporcionado. El juicio de proporcionalidad exige comprobar si existe una relación razonable entre la exigencia establecida y la finalidad perseguida.

En el presente caso concurren varios elementos que permiten considerar justificada la exigencia.

En primer lugar, se trata de neumáticos destinados a una flota de transporte urbano cuya utilización presenta unas características específicas y continuadas.

En segundo lugar, la medida respecto de la que se establece la exigencia más elevada es precisamente la de mayor presencia en la flota.

En tercer lugar, la documentación aportada por EMT pone de manifiesto que exigencias similares han sido incorporadas a anteriores procedimientos de contratación sin que se hayan producido, según afirma la entidad contratante, reclamaciones por desgaste prematuro.

Especial relevancia presenta el hecho de que en anteriores licitaciones del mismo objeto hayan concurrido distintos operadores y que, en particular, la propia recurrente haya participado anteriormente en procedimientos en los que asumió condiciones de garantía relevantes.

Así, EMT señala que BRIDGESTONE resultó adjudicataria del Lote 1 del expediente 15/083/2, suministrando 4.791 neumáticos de la medida 275/70 R22,5 y ofertando una garantía de 100.000 kilómetros, mientras que otro operador ofreció una garantía de 120.000 kilómetros. Asimismo, la entidad contratante manifiesta que no se produjeron reclamaciones por desgaste prematuro en dichos contratos.

Estos antecedentes no determinan por sí mismos la legalidad de la cláusula actualmente impugnada, pero constituyen un elemento relevante para valorar si la exigencia se sitúa dentro de unos parámetros técnicamente posibles y razonables.

Por ello, no puede afirmarse que la exigencia de 120.000 kilómetros resulte manifiestamente desproporcionada o carente de justificación.

La recurrente cuestiona igualmente que el pliego exija que el neumático se mantenga “en estado de nuevo”, al considerar que dicha expresión carece de suficiente concreción y de parámetros objetivos.

La alegación debe ser examinada desde la perspectiva del principio de determinación suficiente de las condiciones contractuales.

No puede desconocerse que una expresión de esta naturaleza, considerada aisladamente, presenta un cierto grado de generalidad. Sin embargo, la interpretación de una cláusula contractual no puede realizarse prescindiendo de su contexto técnico y del conjunto de previsiones contenidas en el pliego.

En el presente caso, la expresión se inserta en una cláusula que establece simultáneamente un parámetro objetivo de utilización —el kilometraje mínimo— y un régimen de garantía, y se complementa con las previsiones relativas al seguimiento de los neumáticos durante la ejecución.

La entidad contratante explica que el concepto de “estado de nuevo” se refiere al mantenimiento de las características y especificaciones del neumático y, particularmente, al mantenimiento de las condiciones de la banda de rodadura y a la ausencia de anomalías físicas imputables a la composición o fabricación.

Esta interpretación resulta coherente con la finalidad de la garantía.

Por otra parte, el pliego no establece que cualquier deterioro producido durante el uso ordinario genere automáticamente responsabilidad del adjudicatario, sino que vincula la responsabilidad a las anomalías derivadas de defectos de calidad y contempla determinadas excepciones.

En consecuencia, interpretada conjuntamente con el resto de las previsiones del pliego, la expresión controvertida no puede considerarse suficientemente indeterminada como para determinar la nulidad de la cláusula.

Debe valorarse asimismo que el régimen establecido en el pliego no configura una obligación absoluta e incondicionada de reposición del neumático.

El apartado 1.2 del PPT contempla excepciones relacionadas con determinadas circunstancias ajenas a la calidad o composición del producto, entre ellas el vandalismo, la introducción de objetos y determinadas roturas producidas por una acción súbita mediante hecho probado no imputable a la estructura o composición del neumático.

Estas previsiones son relevantes porque evidencian que la entidad contratante no ha configurado la garantía como una obligación universal de responder de cualquier incidencia sufrida por el neumático durante su utilización.

La responsabilidad del adjudicatario se vincula a la existencia de una anomalía imputable al producto, quedando excluidas determinadas causas externas.

En consecuencia, tampoco desde esta perspectiva puede apreciarse que el régimen de garantía comporte una transferencia absoluta e indiscriminada del riesgo de explotación al contratista.

La reclamante cuestiona asimismo la previsión relativa a la presión de los neumáticos, según la cual el nivel de presión de los neumáticos montados en los vehículos puede situarse en determinados casos alrededor del 75 % del nivel óptimo de presión, sin que ello constituya por sí mismo causa para anular la garantía.

La entidad contratante ofrece una explicación técnica de esta previsión, señalando que pueden existir diferencias entre la presión óptima recomendada por el fabricante del neumático y la presión de trabajo determinada en función de las características del vehículo, que se controla mediante los sensores instalados en los autobuses.

El Tribunal considera que esta explicación permite apreciar una justificación funcional de la cláusula.

En particular, no se desprende del expediente que la previsión pretenda imponer al adjudicatario la responsabilidad por cualquier desgaste derivado de un uso absolutamente ajeno a las condiciones técnicas del vehículo, sino establecer que la diferencia entre la presión recomendada por el fabricante del neumático y la presión de trabajo del vehículo no puede utilizarse automáticamente como causa de exclusión de la garantía.

En todo caso, la responsabilidad del adjudicatario debe interpretarse en relación con el resto del régimen de garantía y con la exigencia de que exista una anomalía imputable a la calidad del producto.

Por ello, tampoco este motivo permite apreciar una infracción de las reglas aplicables a las prescripciones técnicas.

La recurrente sostiene que las condiciones impugnadas pueden restringir la competencia al limitar el número de operadores capaces de asumir el riesgo económico derivado de la garantía.

Debe recordarse que el principio de libre concurrencia no impide al órgano de contratación establecer requisitos técnicos exigentes cuando estos se encuentran justificados por las necesidades que pretende satisfacer.

La restricción de la competencia jurídicamente relevante es aquella que carece de justificación objetiva o que resulta desproporcionada respecto de la finalidad perseguida.

El hecho de que una determinada exigencia pueda incrementar los costes de determinados operadores o exigirles adaptar sus condiciones comerciales no determina por sí solo la existencia de una restricción ilícita.

En el presente caso no consta que las prescripciones impugnadas estén diseñadas de manera que únicamente puedan ser satisfechas por un determinado fabricante, ni

que se haya utilizado una referencia a una marca, procedencia o tecnología concreta.

Tampoco se ha acreditado que la exigencia de duración mínima sea técnicamente imposible para una pluralidad de fabricantes.

Por el contrario, los antecedentes contractuales aportados por EMT ponen de manifiesto que distintos operadores han podido participar en procedimientos anteriores sujetos a exigencias similares.

Debe añadirse que el artículo 126 de la LCSP no exige que las prescripciones técnicas se configuren de la manera que resulte menos gravosa para todos los operadores económicos, sino que prohíbe la creación de obstáculos injustificados a la competencia.

La diferencia es relevante: una condición técnica puede hacer más difícil o costosa la participación de determinados operadores y, sin embargo, resultar legítima si responde a una necesidad objetiva y está justificada en términos de proporcionalidad.

En consecuencia, no se aprecia que las cláusulas impugnadas introduzcan una restricción injustificada de la competencia.

Con carácter subsidiario, la recurrente solicita que, en caso de no anularse íntegramente la cláusula, se establezca un sistema de compensación objetivo, gradual y proporcional que tenga en cuenta el kilometraje efectivamente realizado y el grado de desgaste del neumático. La pretensión tampoco puede ser acogida.

La función de este Tribunal consiste en controlar la adecuación a Derecho de las decisiones adoptadas por la entidad contratante, no en sustituirlas por otras soluciones técnicas o económicas que pudieran considerarse igualmente posibles.

La existencia de una alternativa técnicamente viable no determina que la opción elegida por la entidad contratante sea contraria a Derecho.

Para que procediera imponer una modificación del sistema establecido sería necesario apreciar que la solución incorporada al pliego vulnera los límites legales que rigen la configuración de las prescripciones técnicas.

No habiéndose acreditado tal circunstancia, no corresponde a este Tribunal sustituir el sistema de garantía diseñado por EMT por el mecanismo propuesto por la recurrente.

Además, la propuesta de BRIDGESTONE responde a una determinada concepción del reparto del riesgo económico derivado del desgaste del neumático. Esa cuestión puede ser relevante desde la perspectiva de la estrategia comercial del operador, pero no permite afirmar, por sí misma, que el modelo elegido por EMT sea contrario a Derecho.

Un elemento adicional que debe ser tenido en cuenta es el mecanismo previsto en el apartado 6 del PPT relativo al Plan de Seguimiento.

El pliego permite al adjudicatario realizar en las instalaciones de EMT ensayos sobre el estado de los neumáticos, especialmente respecto de las unidades de medida 275/70 R22,5, incluyendo comprobaciones sobre su estado dimensional, presión y otros parámetros relevantes.

Este mecanismo resulta especialmente significativo a efectos de valorar la alegación relativa a la supuesta indeterminación de la garantía.

La existencia de controles durante la ejecución permite que el comportamiento de los neumáticos pueda ser objeto de comprobación y seguimiento, generando elementos objetivos para valorar su evolución.

No se trata, por tanto, de una garantía cuyo cumplimiento dependa exclusivamente de una apreciación unilateral de EMT una vez producido el deterioro.

El Plan de Seguimiento proporciona un mecanismo de trazabilidad técnica que permite al adjudicatario conocer el comportamiento del producto suministrado y disponer de información susceptible de ser utilizada para valorar la eventual causa de una anomalía.

Este elemento refuerza la conclusión de que el régimen establecido en el PCT no resulta arbitrario ni carente de parámetros de comprobación.

Sobre la invocación de otros procedimientos de licitación en los que se ha efectuado esta graduación de la indemnización por deterioro del neumático, este Tribunal no se va a pronunciar, pues cada órgano de contratación o entidad contratante goza de discrecionalidad para establecer sus necesidades, no vinculando al resto de poderes adjudicatarios.

Por último, sobre la solicitud de imposición de multa por parte de la EMT, este Tribunal considera que de la reclamación no se desprende ni temeridad ni mala fe en su interposición.

Por tanto, procede desestimar la reclamación interpuesta.

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

ACUERDA

Primero. - Desestimar la reclamación interpuesta por la representación legal de BRIDGESTONE EUROPE NV, S.A., contra los pliegos de condiciones que regirán la adjudicación del contrato denominado "*Suministro de neumáticos de distintas medidas para vehículos de EMT Madrid*", número de expediente 26/047/2" y licitado

por la mencionada empresa municipal.

Segundo. - Levantar la suspensión del procedimiento de adjudicación adoptada por este Tribunal mediante Resolución 142/2026 de 27 de julio, de conformidad con lo estipulado en el artículo 57.3 de la LCSP.

Tercero. - Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición de la reclamación por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

NOTIFÍQUESE la presente resolución a las personas interesadas en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa, será directamente ejecutiva y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, todo ello de conformidad con el artículo 122 del RDLCSE.

EL TRIBUNAL