

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

En Madrid, a 10 de febrero de 2022.

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación legal de la empresa Cartour, S.A., contra la Orden de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de 27 diciembre 2021, por la que se adjudica el contrato titulado “transporte para los programas “Institutos promotores de la actividad física y el deporte” y “Madrid comunidad deportiva”, en los que participa la Dirección General de Infraestructuras y Programas de Actividad Física y Deporte”, expediente A/SER-015254/2021, este Tribunal ha adoptado la siguiente:

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Mediante anuncios publicados en el Portal de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid y en el DOUE, con fecha 22 de octubre de 2021, se convocó la licitación del contrato de referencia mediante procedimiento abierto con pluralidad de criterios de adjudicación y sin división en lotes.

El valor estimado de contrato asciende a 607.902,12 euros y su plazo de duración será de doce meses.

Segundo.- A la presente licitación se presentaron tres empresas, entre ellas la recurrente.

Con fecha 22 de noviembre de 2021 la Mesa de contratación procedió a la apertura de las proposiciones económicas presentadas por los licitadores. Considerando que la UTE Campeonatos 2021 se encontraba incurso en temeridad, fue requerida para que presentase la justificación de su oferta conforme a lo dispuesto en el artículo 149 de la LCSP.

Con fecha 1 de diciembre de 2021, presentó el informe justificativo de su oferta. Con fecha 3 de diciembre la Mesa de contratación acuerda considerar justificada la oferta y propone la adjudicación del contrato a la UTE Campeonatos 2021. Con fecha 21 de diciembre la Mesa de contratación analiza la documentación presentada por el adjudicatario considerando que se ajusta a las exigencias de los Pliegos.

Con fecha 27 de diciembre de 2021 se adjudica el contrato de referencia.

Tercero.- El 7 de enero de 2022 tuvo entrada en este Tribunal el recurso especial en materia de contratación, formulado por la representación de Cartour, S.A. por el que solicita la anulación de la adjudicación del contrato de referencia.

El 25 de enero de 2022 el órgano de contratación remitió el expediente de contratación y el informe a que se refiere el artículo 56.2 de 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).

Cuarto.- La tramitación del expediente de contratación se encuentra suspendida por haberse interpuesto recurso contra el acto de adjudicación, de conformidad con lo establecido en el artículo 53 de la LCSP, y el artículo 21 del Reglamento de los

procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos contractuales (en adelante, RPERMC), aprobado por Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, sin que sea necesario adoptar acuerdo de mantenimiento de la suspensión en virtud del Acuerdo adoptado por este Tribunal el 5 de diciembre de 2018, dado que el órgano de contratación en su informe no se pronuncia sobre la suspensión del procedimiento.

Quinto.- La Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso al resto de interesados de este contrato, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 56.3 de la LCSP, concediéndoles un plazo, de cinco días hábiles, para formular alegaciones. Con fecha 3 de febrero de 2022 tiene entrada en este Tribunal el escrito de alegaciones efectuadas por la adjudicataria, de cuyo contenido se dará cuenta en el fundamento de derecho Quinto de esta Resolución.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- De conformidad con lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP y el artículo 3 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público, corresponde a este Tribunal la competencia para resolver el presente recurso.

Segundo.- El recurso ha sido interpuesto por persona legitimada para ello, al tratarse de una persona jurídica clasificada en segundo lugar, *“cuyos derechos e intereses legítimos individuales o colectivos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados de manera directa o indirectamente por las decisiones objeto del recurso”* (Artículo 48 de la LCSP).

Asimismo, se acredita la representación del firmante del recurso.

Tercero.- El recurso especial se planteó en tiempo y forma, pues el acuerdo impugnado fue notificado el 29 de diciembre de 2021 e interpuesto el recurso, en este

Tribunal, el 7 de enero de 2022, dentro del plazo de quince días hábiles, de conformidad con el artículo 50.1 de la LCSP.

Cuarto.- El recurso se interpuso contra la adjudicación de un contrato de servicios cuyo valor estimado es superior a 100.000 euros. El acto es recurrible, de acuerdo con el artículo 44.1.a) y 2.c) de la LCSP.

Quinto.- En cuanto al fondo del recurso se fundamenta en que la justificación de precios anormalmente bajos presentada por UTE Campeonatos 2021 contiene varios errores en la distribución de los costes que aportan basándose en el empleo de precios públicos legalmente vigentes (Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar N° 34 de Julio 2021 publicado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

En concreto, se refiere a los siguientes aspectos:

- En su cuadro de distribución de costes, en las condiciones del servicio la empresa UTE Campeonatos 2021 aplica para el tipo de ruta A la cantidad de 3,5 horas cuando el Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT), en su punto 5, párrafo segundo, considera 5 horas de disposición y, en su punto 6.2, añade que cada bus deberá estar 15 minutos antes de la hora de citación en cada cabecera, así como que el vehículo no podrá ser utilizado para otros servicios durante la duración total de la jornada deportiva.

En su opinión, es imposible efectuar en 3,5 horas un servicio de disposición del bus para una recogida en diversos Institutos (normalmente en 3 ó 4 de diversas localidades), llevarlos a los polideportivos o lugares de otras localidades donde se hacen las competiciones (que mínimamente duran 2 horas más los tiempos de espera y vestuarios) y luego retornar a los Institutos de orígenes a la inversa. Además de ello, para un estudio real de costes, habría que incluir el tiempo y kms. que se requiere para la toma y deje del servicio desde el punto donde parte el autocar hasta la

cabecera de ruta y a la inversa una vez finalizado el servicio, cosa que entendemos ellos no han valorado. El propio Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante, PCAP) en su cláusula 1 punto 4 estima los costes en base a 5 horas de ocupación y 100 kms. total para las rutas tipo A. El propuesto adjudicatario no debe aducir su experiencia en la ejecución de los campeonatos escolares anteriores para rebajar de tal forma las horas de ejecución de cada ruta, pues nadie sabe a priori los Institutos o Colegios que se van a adscribir ni dónde se jugarán los partidos o competiciones y, si así fuera, sería discriminatorio para el resto de ofertantes que nos debemos guiar por los datos tangibles que se enumeran en los Pliegos de condiciones tanto administrativas como técnicas que rigen para este contrato.

- Lo mismo ocurría con las rutas B cuyos tiempos de ejecución y kms. también están definidos en los Pliegos de cláusulas administrativas y técnicas que rigen este contrato y que los valores ofertados por el adjudicatario no se corresponden con los mismos.

- El adjudicatario no puede justificar de ninguna manera sus precios en el concepto personal conductor. En su cuadro explicativo ellos aplican el coste del personal conductor correspondiente la media nacional cuando por Ley deben aplicar el coste de las zonas de personal más alto, que es el que nos corresponde a Madrid y su Comunidad para poder cumplir con el Convenio Colectivo de obligado cumplimiento. El PCAP, en su cláusula 1ª punto 4 apartado determinación de precios/ruta, reza textualmente: *“Para calcular la proporción que representa cada concepto de los costes respecto al presupuesto del contrato, se ha utilizado como referencia el citado documento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tomando como referencia el autocar estándar de 26 a 38 plazas (el más usado en el contrato que nos ocupa) y los porcentajes aproximados referidos a las zonas con el coste de personal más alto en España, dado que son similares a los costes de personal derivados de la aplicación del convenio colectivo vigente en este sector en la Comunidad de Madrid”*.

Por su parte, el órgano de contratación respecto a los tiempos de ejecución y kilómetros señala que en consonancia con lo previsto en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, la única estimación que se puede hacer para la duración de las rutas tipo A y rutas tipo B es la duración máxima de 5 y 7 horas, respectivamente. La diversidad de actividades de los programas y su organización dependen de los centros escolares participantes, dato no conocido “*a priori*”, ya que los centros participantes registran su solicitud de una forma posterior a la realización de este contrato. Es por ello que, en función de estas solicitudes, de la situación geográfica del centro escolar y el tipo de actividad, la ruta puede ir desde un mínimo de 2 horas y media hasta un máximo de 5 horas en el caso de las de tipo A y un máximo de 7 horas las de tipo B, no pudiéndose exponer de forma objetiva, *a priori*, una media de duración, sino que, lo que se puede calcular con carácter anticipado, es lo establecido en el PPTP, que es la duración máxima, tanto del tipo de ruta A como del tipo de ruta B. Añade, que a la fecha de confección de este informe no tienen ningún dato objetivo que permita afirmar que la media de la duración de las rutas tipo A y tipo B está por encima o por debajo de 3,5 y 5,5 horas, respectivamente. Por ello, en el PPTP se refleja una estimación de la duración máxima de cada una de ellas.

Respecto a los costes del personal conductor alega que la UTE Campeonatos 2021 tomó como referencia los costes y porcentajes de media nacional publicados en el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar publicado en julio de 2021, en su página 17. Teniendo en cuenta esta referencia, su oferta de en lo relativo a costes de personal de conducción es similar al porcentaje señalado en el citado documento, tal y como se puede extraer del cuadro que adjunta. De este cuadro, puede apreciarse que el porcentaje del personal de conducción respecto al coste total del servicio de ruta A es de un 44,4%, próximo al establecido en el documento de referencia descrito, de un 43,6%. Igual ocurriría en las rutas tipo B donde este porcentaje sería del 43,8%, reduciendo la desviación con respecto al 43,6% del mencionado documento de referencia.

Por su parte, el adjudicatario alega en relación con el tiempo considerado de duración por ruta que, según los Pliegos, lo primero que debe considerarse es la amplitud y diversidad de los servicios que deben llevarse a cabo en el desarrollo del contrato. Los Pliegos señalan el tiempo máximo y recorridos máximos de los cuales podrá disponer el órgano de contratación para la prestación de los servicios. Pero en modo alguno corresponden con los tiempos que hayan de durar estos servicios, tal y como pretende la recurrente. Así, en función de sus características, dentro de las 680 rutas tipo A previstas en el contrato las habrá que se puedan prestar en 2 horas, otras en 3 horas, algunas en 4 horas, etc., pero en ningún caso podrán superar las 5 horas señaladas como máximo. Igualmente, en función de sus características, dentro de las 640 rutas tipo B previstas en el contrato las habrá que se puedan prestar en 4 horas, otras en 5 horas, algunas en 6 horas, etc., pero en ningún caso podrán superar las 7 horas señaladas como máximo.

Añade que, partiendo de lo expuesto en el punto anterior, la determinación de las condiciones medias para la realización de cada servicio, ya sea ruta tipo A o tipo B, se realiza en base a la experiencia que acumulan las empresas de la UTE en la prestación de este mismo servicio. Se trata, en síntesis, de una de las condiciones excepcionalmente favorables de las previstas en el artículo 149.4 LCSP. Las empresas de la UTE Campeonatos 2021 resultaron adjudicatarias del servicio en las dos licitaciones anteriores, en 2017 y 2019. Se cuenta con un conocimiento preciso y concreto de los trabajos a desarrollar, pudiendo con ello tener un conocimiento igualmente preciso y concreto de los costes en los que se ha de incurrir, permitiendo todo ello realizar una oferta económica perfectamente ajustada pero sin comprometer en modo alguno su viabilidad.

Señala que puede apreciarse como la propia recurrente incurre en error cuando señala que *“además de ello, para un estudio real de costes, habría que incluir el tiempo y kms. que se requiere para la toma y deje del servicio desde el punto donde parte el autocar hasta la cabecera de ruta y a la inversa una vez finalizado el servicio, cosa que entendemos ellos no han valorado”*. A la vista de la justificación presentada por la

UTE puede apreciarse que sí se han tenido en cuenta los costes derivados del posicionamiento de los vehículos para la prestación de los servicios y su posterior retorno. Por otro lado, en ningún caso los Pliegos establecen que el vehículo con el que se presta el servicio deba quedar a disposición de los deportistas una vez realizado el traslado de ida, esperando a que se lleve a cabo el traslado de vuelta.

Respecto al concepto personal conductor que hace inviable la oferta a juicio del recurrente, el adjudicatario considera que respecto a las alegaciones de que *“deben aplicar el COSTE DE LAS ZONAS DE PERSONAL MAS ALTO, que es el que nos corresponde a Madrid y su Comunidad para poder cumplir con el Convenio Colectivo de obligado cumplimiento”*, no se deduce a qué convenio se puede estar refiriendo, toda vez que ni tan siquiera lo identifica. Tampoco señala que partes del supuesto *“convenio”* se estarían incumpliendo por parte de la UTE, no demuestra que los costes considerados por la UTE *“están por debajo”* de lo que establece el convenio y, lo más importante de todo, no justifica en base a estos supuestos incumplimientos del convenio que *“la oferta no pueda ser cumplida”*.

Vistas las alegaciones de las partes, procede determinar si se ha justificado la baja temeraria y si el informe sobre su justificación está suficientemente motivado.

Como ha señalado este Tribunal en numerosas ocasiones, la apreciación de la viabilidad de las ofertas incursas en presunción de temeridad responde al concepto de discrecionalidad técnica que corresponde al órgano de contratación. Según lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 149 de la LCSP, corresponde al órgano de contratación, *“considerando la justificación efectuada por el licitador y los informes mencionados en el apartado cuarto”*, estimar si la oferta puede ser o no cumplida como consecuencia de la inclusión de valores anormales o desproporcionados. De acuerdo con ello, es imprescindible que el informe de los servicios técnicos esté suficientemente motivado, a los efectos de que la Mesa de contratación primero, en su propuesta, y el órgano de contratación después, puedan razonar o fundar su decisión.

Sólo es posible, de acuerdo con el indicado artículo, rechazar una oferta que contenga valores anormales cuando, a la vista de la justificación aportada y los informes sobre la misma, se estime que *“la oferta resulta inviable”*.

No resulta posible la aplicación automática de los criterios de temeridad, rechazando la oferta incurso en dicho umbral, pues la ley requiere solicitar explicaciones sobre la composición de la oferta y una valoración de los diferentes elementos puestos de manifiesto en la justificación y de las características de la propia empresa para poder apreciar de forma motivada, si es posible o no el cumplimiento de la proposición en términos satisfactorios que ponga de manifiesto que esa anomalía no afectará a la ejecución del contrato. Para ello la LCSP, en su artículo 149, establece un procedimiento contradictorio para evitar que las ofertas desproporcionadas se puedan rechazar sin comprobar previamente su viabilidad. Y ello exige, en un primer momento, otorgar al licitador la posibilidad de que explique los elementos que ha tenido en cuenta a la hora de formular su oferta, de manera que no se produzca un rechazo automático, y que el órgano de contratación pueda llegar a la convicción de que la oferta se puede cumplir garantizando la correcta ejecución del contrato. Estos trámites tienen por objeto evitar la arbitrariedad del poder adjudicador y garantizar la sana competencia entre las empresas (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 29 de marzo de 2012, dictada en el asunto C-99/10, SAG EV Slovensko a.s.).

La información justificativa, tal como está diseñado el procedimiento contradictorio de verificación de la oferta anormal o desproporcionada, va dirigida a convencer al órgano de contratación de que con la oferta formulada, anormalmente más baja en comparación con las demás del mismo procedimiento competitivo, y con la justificación de su desglose, se pueden cumplir las prestaciones objeto del contrato, de manera que si la justificación es insuficiente o motivadamente no garantiza adecuadamente la ejecución del contrato, atendiendo a la inicial presunción y para preservar el interés público de la licitación, la oferta ha de ser rechazada.

Es conveniente señalar además el criterio mantenido por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en numerosas resoluciones y que este Tribunal comparte, en cuanto a que *“en aquellos casos en los que el informe técnico no comparta la justificación dada por el licitador para justificar la anormalidad de su oferta, resulta evidente que debe motivarse el informe pues éste tendrá que salir al paso de lo alegado por el interesado rebatiendo su argumentación resolución reforzada”*, como se ha dicho por este Tribunal en otras resoluciones, siendo la más reciente la nº 294/2018, de 26 de septiembre (Resolución 559/2014, de 22 de julio; 685/2016, de 9 de septiembre, entre otras).

En esa misma Resolución, el TACRC señala que *“hemos de analizar, tal y como señala la doctrina anteriormente sentada, la justificación presentada. Pese a tratarse de cuestiones no jurídicas sino eminentemente técnicas, sí puede este Tribunal analizar la suficiencia de tales explicaciones a los efectos de valorar en este caso los argumentos suficientes a la entidad contratante, como también puede analizar este Tribunal si la mencionada entidad ha realizado el esfuerzo de argumentación que venimos exigiendo (la llamada resolución reforzada) para poder excluir de la contratación a la empresa que ofertó el precio más bajo, que a la postre hubiese podido resultar adjudicataria del contrato ya que se trata de un contrato a adjudicar teniendo en cuenta únicamente el precio más bajo ofertado”*.

En este momento, la función del Tribunal sería meramente de control del cumplimiento de los principios y de los trámites legales, no siendo posible la sustitución del juicio técnico del informe ni de la decisión sobre la posibilidad de cumplimiento que, como ya se ha dicho, corresponde exclusivamente al órgano de contratación. Los elementos de control serían, además del cumplimiento de las formalidades jurídicas, que exista motivación y que la misma resulte racional y razonable, así como la comprobación de que el informe correspondiente efectuado por el órgano de contratación contiene la suficiente motivación, que ha de ser *“reforzada”*, para excluir a la recurrente por falta de justificación de la viabilidad.

La decisión final sobre si la oferta puede cumplirse o no, corresponde, según dispone el apartado 6 del artículo 149 de la LCSP, al órgano de contratación, que la adoptará a la vista de las alegaciones formuladas por la empresa licitadora y teniendo en cuenta los informes emitidos por los servicios técnicos, sin que las alegaciones ni los informes tengan carácter vinculante pudiendo, por tanto, de manera motivada, separarse de la propuesta.

En el caso que nos ocupa, debemos partir de la justificación de la baja temeraria presentada por la adjudicataria el 1 de diciembre de 2021. Aporta un exhaustivo informe en el que se desglosan los siguientes aspectos:

- Determinación de la estructura de costes considerada para la formación de cada uno los precios incluidos en la oferta, en base a la experiencia de las empresas de la UTE en el sector de los servicios de transporte discrecional y en la prestación de servicios similares.

- Determinación de los precios unitarios a considerar en la formación de cada uno de los precios incluidos en la oferta. Estos precios unitarios se han determinado de alguna de las siguientes maneras:

- Por ser precios públicos legalmente vigentes, como es el caso de los publicados por el Observatorio de costes de transporte de viajeros en autocar del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Por contar con acuerdos comerciales de precios de distintos proveedores para las diferentes necesidades del servicio objeto de la licitación, habiéndose seleccionado para la elaboración de la oferta el más competitivo para los intereses de la UTE.
- Mediante la consideración de precios y condiciones similares que las empresas de la UTE aplican en su actividad habitual de servicios de transporte por carretera, como es el caso de la amortización de vehículos, financiación, reparaciones, etc.

- Determinación de los precios ofertados e incluidos en la proposición económica en base a los precios unitarios y a unas condiciones de prestación de los servicios.

- Determinación de la viabilidad global del contrato en base a los precios ofertados y a la relación de servicios previstos durante el plazo de duración del mismo.

Este informe fue analizado por el órgano de contratación, considerando que quedaba acreditada la viabilidad de la oferta presentada, destacando como aspectos a considerar los siguientes:

- a) La UTE Campeonatos 2021 ha basado su oferta económica en el empleo de precios públicos legalmente vigentes (Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar).
- b) La empresa ha basado su oferta en la experiencia y conocimiento de los programas objeto del contrato por lo que hace optimizar sus recursos en el cálculo de los costes de las rutas.
- c) Para la prestación de sus servicios, cada una de las empresas integrantes de la UTE dispone de uno o varios centros de operaciones, en los que se desarrollan las tareas habituales de garaje, taller mecánico y reparaciones, mantenimiento y limpieza diarios, etc.
- d) Los centros de operaciones se ubican homogéneamente en el ámbito geográfico en el que se ha de prestar el servicio objeto de la licitación, situados a una corta distancia de los recorridos a llevar a cabo, con rápida y fácil comunicación con las vías principales que permiten el acceso.
- e) La UTE Campeonatos 2021 con acuerdos comerciales de precios de distintos proveedores para las diferentes necesidades del servicio objeto de

la licitación, habiéndose seleccionado para la elaboración de la oferta el más competitivo para los intereses de la UTE.

- f) El cálculo de la propuesta económica está en la línea de costes que aplican las compañías que constituyen la UTE en su actividad habitual de servicios discrecionales.

Añade en dicho informe que se ha contrastado que los datos de costes económicos que aporta la UTE están relacionados con los que dispone el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar. En el informe de justificación que manda la UTE, tras ser informada de la presentación de propuesta económica con valores anormales, viene reflejado el cálculo de los porcentajes de costes unitarios de las rutas respecto los datos del Observatorio y la relación es adecuada, para concluir que, por todas estas razones el porcentaje de reducción presentado por UTE Campeonatos 2021, está debidamente justificado, por lo que su oferta se considera económicamente viable.

Por consiguiente nos encontramos ante una oferta incurso en presunción de temeridad para cuya justificación se ha seguido el procedimiento previsto en el artículo 149 de la LCSP, se ha presentado una justificación exhaustiva de la oferta y se ha motivado de manera suficiente por el órgano de contratación la viabilidad de dicha oferta en base a la justificación presentada.

Por otro lado, el recurrente tampoco ha acreditado que la oferta presentada por la adjudicataria fuera inviable con los precios ofertados (la baja es del 16,22%), por lo que, en aplicación de la doctrina expuesta anteriormente procede la desestimación del recurso.

En su virtud, previa deliberación, por unanimidad, y al amparo de lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP y el artículo 3.5 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público,

el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid:

ACUERDA

Primero.- Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación legal de la empresa Cartour, S.A., contra la Orden de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de 27 diciembre 2021, por la que se adjudica el contrato titulado “transporte para los programas “Institutos promotores de la actividad física y el deporte” y “Madrid comunidad deportiva”, en los que participa la Dirección General de Infraestructuras y Programas de Actividad Física y Deporte”, Expediente A/SER-015254/2021.

Segundo.- Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Tercero.- Levantar la suspensión automática prevista en el artículo 53 de la LCSP.

Cuarto.- Notificar este acuerdo a todos los interesados en este 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 59 de la LCSP.