

Recurso nº 342/2026
Resolución nº 387/2026

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

En Madrid, a 23 de julio de 2026

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación legal de la empresa VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.U., (en adelante VIALES) contra el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de las Rozas de 12 de junio de 2026 por el que se adjudica el contrato de obras "*Operación Asfalto Distrito Centro 2026*" (expediente 12286/2026), licitado por el citado Ayuntamiento, este Tribunal ha adoptado la siguiente,

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. - Mediante anuncios publicados en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 27 de marzo de 2026, se convocó la licitación del contrato de referencia mediante procedimiento abierto con pluralidad de criterios de adjudicación automáticos y sin división en lotes.

El valor estimado del contrato asciende a 4.109.161,46 euros y su plazo de duración será de 9 meses pudiendo ser objeto de reducción por los licitadores en sus ofertas.

A la presente licitación se presentaron 14 licitadores, entre los que se encuentra la recurrente.

Segundo. – La mesa de contratación, con fecha 22 de abril de 2026, procedió a la apertura de la documentación administrativa, en la que se acordó admitir a todos los licitadores al procedimiento de licitación y se procedió a la apertura de las ofertas económicas.

La mesa de contratación de 6 de mayo de 2026, a la vista de las puntuaciones obtenidas por las distintas ofertas en los criterios automáticos, se acordó seleccionar como mejor oferta la presentada por la empresa PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.U. (en adelante PAVASAL).

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de las Rozas de 12 de junio de 2026 se adjudicó el contrato a la empresa propuesta por la mesa.

Tercero. - El 29 de junio de 2026, tuvo entrada en el Registro General de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, con entrada en este Tribunal el día 30 del mismo mes, el recurso especial en materia de contratación, interpuesto por la representación de la empresa VIALES, por el que solicita la anulación de la adjudicación del contrato.

Cuarto. - El 8 de julio de 2026, 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, solicitando la desestimación del recurso.

Quinto. - La tramitación del expediente de contratación se encuentra suspendida en virtud del Acuerdo adoptado por este Tribunal el 28 de noviembre de 2024, sobre el mantenimiento de la suspensión en los supuestos de recurso contra acuerdos de adjudicación del contrato.

Sexto. - La Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso a los interesados en el procedimiento de licitación de este contrato, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 56.3 de la LCSP, concediéndole cinco días hábiles para formular alegaciones, que fueron presentadas por la empresa PAVASAL.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. - De conformidad con lo establecido en el artículo 46.4 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 licitadora cuya oferta ha sido la segunda clasificada, por lo que, de estimarse el recurso podría ser adjudicataria del contrato, en consecuencia, sus derechos e intereses legítimos individuales o colectivos se han visto perjudicados o pueden 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 interpuso en tiempo y forma, pues la resolución impugnada fue adoptada el 12 de junio de 2026, practicada la notificación el día 15 del mismo mes e interpuesto el recurso el día 29 de junio, dentro del plazo de quince días hábiles, de conformidad con el artículo 50.1 de la LCSP.

Cuarto. - El recurso se interpuso contra la resolución de adjudicación de un contrato de obras cuyo valor estimado es superior a 3.000.000 euros. El acto es recurrible, de acuerdo con el artículo 44.1.a) y 2.c) de la LCSP.

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

1- Alegaciones de la recurrente

El recurso se fundamenta en cuestionar la valoración dada a la oferta de la adjudicataria en dos de los criterios de adjudicación que han sido determinantes de la adjudicación a su favor, dado que la diferencia entre la puntuación dada a la oferta adjudicataria y la de la recurrente ha sido solo de 1,18 puntos.

1) El criterio de emisiones de la extendidora: norma Euro VI.

El criterio 3.1 del pliego de cláusulas administrativas particulares (en adelante, PCAP) dispone, en su literalidad, lo que sigue.

3. Criterios medioambientales (hasta una máximo de 15 puntos)

3.1.- Emisiones equipos de extendido de MBC (máximo 10 puntos)

Se valorará el empleo para el extendido de las mezclas bituminosas proyectadas en la obra de extendedoras que cumplan con normativa europea sobre emisiones de vehículos Euro V o superior.

Se otorgarán 5 puntos a aquellos licitadores que empleen para la ejecución de las mezclas bituminosas previstas en proyecto extendedoras con emisiones Euro V y 10 puntos a los que empleen extendedoras de mezclas bituminosas con emisiones Euro VI.

El cumplimiento de este requisito se acreditará aportando la ficha técnica de la maquinaria que ejecutará los trabajos objeto de este contrato, en la que se detallará específicamente la normativa sobre emisiones de gases de escape que cumple.

El Pliego reserva, por tanto, los 10 puntos a las extendedoras con emisiones Euro VI, frente a los 5 puntos previstos para las de emisiones Euro V, y exige acreditar el cumplimiento mediante la ficha técnica de la maquinaria, con detalle de la normativa sobre emisiones que cumple.

En su oferta declaró extendedora con emisiones Euro V y fue valorada, con 5 puntos. PAVASAL declaró extendedora con emisiones Euro VI y fue valorada con 10 puntos, pero según la recurrente, la ficha técnica efectivamente aportada por la adjudicataria corresponde a una extendedora DYNAPAC modelo SD2500W (número de serie 10002041TSG005225) y no consigna en parte alguna la norma Euro VI, sino la certificación "Stage V / US EPA T4f / Tier 3".

Es la propia adjudicataria quien, en su escrito de justificación aportado tras ser propuesta como adjudicataria ("JUSTIFICACIÓN DE EMISIONES DE EQUIPOS DE EXTENDIDO MBC NORMATIVA EURO VI (Maquinaria carretera) EQUIVALENTE A STAGE V (Maquinaria no de carretera)", (documento de justificación de emisiones del equipo de extendido, normativa Euro VI / Stage V, de 29 de mayo de 2026), reconoce que su máquina no es Euro VI y solicita su equiparación, en el que indica:

"Por medio del presente escrito, se justifica que la extendedora marca DYNAPAC modelo SD2500WS, número de serie 10002041TSG005225, equipada con un motor con homologación acuciada a la Fase V (Stage V) según el Reglamento (UE) 2016/1628, es el equivalente ambiental y tecnológico a la norma EURO VI (Reglamento CE 595/2009) exigida en el pliego, en base a los siguientes puntos:

1. Diferenciación de Ámbito Legal: Las normas "EURO" regulan de forma exclusiva a los vehículos de transporte por carretera (Reglamento CE 595/2009). La maquinaria de obra pública se rige legalmente por una rama paralela de la legislación de la Unión Europea denominada Normativa STAGE (Reglamento UE 2016/1628). Por tanto, la homologación UE Fase V (Stage V) que ostenta esta máquina es el máximo estándar legal alcanzable para su categoría. Siendo la normativa STAGE el equivalente legal de obligado cumplimiento para motores fuera de carretera en la Unión Europea.

2. Paridad de Emisiones Críticas: El equipo incorpora un motor Cummins de 129 kW de potencia neta instalado de serie. Dentro de este rango de potencia, la normativa Stage V reduce drásticamente el límite permitido de Óxidos de Nitrógeno (NOx) hasta los 0,40 g/kWh, valor que es exactamente idéntico al límite impuesto por la norma EURO VI para motores de carretera.

Asimismo, ambas normativas introducen el control del Número de Partículas (PN), obligando tecnológicamente al uso de filtros activos de partículas (DPF).

3. Identidad Tecnológica: El motor objeto de esta propuesta incorpora sistemas de reducción de emisiones de última generación (Filtro de partículas DPF y sistema de reducción catalítica con AdBlue SCR), idénticos a los utilizados por los vehículos pesados EURO VI.

Por todo lo expuesto, queda acreditado que la extendedora propuesta cumple rigurosamente con los objetivos de bajas emisiones y protección del medio ambiente requeridos en el pliego,

solicitando que se valide la homologación Stage V aportada como equivalente a la EURO VI de carretera.

*Se adjunta a este documento ficha técnica de la extendedora DYNAPAC SD2500WS (Nº de serie: *10002041TSG005225*) y el marcado CE donde se especifica que cumple la normativa sobre emisiones STAGE V equivalente a EURO VI en maquinaria no de carretera.”*

Alega el recurrente que ese escrito no constituye una certificación independiente ni un documento normativo de equivalencia. Es una justificación de parte. Y, precisamente por ello, reviste especial relevancia que en él, la propia adjudicataria reconozca la premisa esencial del presente motivo del recurso; esto es, que las normas Euro regulan vehículos de transporte por carretera, mientras que la maquinaria de obra pública se rige por la normativa Stage. Es decir, la adjudicataria no acredita que su extendedora sea Euro VI; reconoce que pertenece a otro régimen regulatorio y solicita que se le dispense, a efectos de puntuación, el mismo tratamiento.

Por tanto, la actuación de la adjudicataria resulta particularmente reveladora, ya que PAVASAL no aportó la ficha técnica acreditativa del cumplimiento de la norma Euro VI, porque dicha ficha no acredita tal extremo. Lo que aportó fue una documentación técnica elaborada “*ad hoc*” referida a una extendedora Stage V y, junto a ella, otro escrito elaborado por la propia licitadora con la finalidad de que el órgano de contratación aceptara la homologación Stage V como equivalente a Euro VI.

Alega la recurrente que el PCAP no atribuía 10 puntos a la maquinaria que cumpliera el máximo estándar ambiental aplicable a su categoría, ni a la maquinaria que pudiera considerarse funcional o tecnológicamente equivalente a Euro VI. Atribuía 10 puntos a las extendedoras con emisiones Euro VI, exigiendo su acreditación mediante ficha técnica. La documentación de PAVASAL acredita Stage V, no Euro VI.

El informe técnico municipal de 1 de junio de 2026, acogió esa equiparación y reconoció a la adjudicataria los 10 puntos reservados a la norma Euro VI, no por cumplir esta norma, sino en virtud de una equivalencia/homologación construida con

posterioridad a la propuesta de adjudicación, que ni el pliego ni documento aclaratorio alguno había contemplado en la fase de licitación.

No se trataba, por tanto, de una valoración abierta sobre la mayor o menor eficiencia ambiental de la maquinaria, ni de un criterio que permitiera al órgano de contratación apreciar libremente la equivalencia entre distintos estándares regulatorios. El pliego anudaba la puntuación a un dato objetivo y documental, la normativa de emisiones acreditada en la ficha técnica de la extendedora.

Sin embargo, llegada la fase de acreditación documental, la ficha técnica aportada por la adjudicataria del modelo DYNAPAC SD2500WS, que es un documento elaborado por ella misma, no consigna en ningún lugar la normativa Euro VI.

La documentación identifica la máquina como Stage 5 /Tier5 esto es, con arreglo a estándares distintos de aquel al que el PCAP vinculaba la máxima puntuación.

Alega la recurrente que desconoce los motivos por los que PAVASAL no incluye la ficha técnica “oficial”, que se incorpora al presente recurso como Documento número 6. En ningún apartado de la citada ficha técnica se refiere a una equivalencia entre STAGE V/FASE 5 a EURO VI:

ENGINE

Manufacturer / Model (Stage V)	Cummins QSB 6.7-C173
Manufacturer / Model (Tier 3)	Cummins QSB 6.7-C173
Emissions according to	StageV / US EPA T4f / Tier 3

Por tanto, según la recurrente, la actuación de la adjudicataria resulta particularmente reveladora. PAVASAL no aportó la ficha técnica acreditativa del cumplimiento de la norma Euro VI, porque dicha ficha no acredita tal extremo. Lo que aportó fue una documentación técnica elaborada “*ad hoc*” referida a una extendedora Stage V y, junto

a ella, otro escrito elaborado por la propia licitadora con la finalidad de que el órgano de contratación aceptara la homologación Stage V como equivalente a Euro VI.

En apoyo a su alegato añade que la norma Euro VI, regulada por el Reglamento (CE) 595/2009 y por su normativa de desarrollo, se refiere al régimen de emisiones aplicable a determinados vehículos pesados destinados al transporte por carretera, en particular vehículos de las categorías M y N. Por su parte, la norma Stage V o Fase V, regulada por el Reglamento (UE) 2016/1628, disciplina las emisiones de motores instalados en maquinaria móvil no de carretera, ámbito en el que se encuadra la maquinaria de obra pública y, en particular, las extendedoras de mezclas bituminosas. Se trata, por tanto, de dos regímenes jurídicos distintos, con ámbitos objetivos de aplicación diferentes. Precisamente por ello, la documentación aportada por PAVASAL no acredita que la extendedora cumpla Euro VI, sino que acredita que cumple Stage V, estándar propio de la maquinaria móvil no de carretera. La propia justificación de la adjudicataria parte de esa premisa, al reconocer que las normas Euro regulan los vehículos de transporte por carretera y que la maquinaria de obra pública se rige por la normativa Stage.

El informe técnico municipal sostiene que la normativa Stage V constituye el estándar europeo más estricto aplicable a motores diésel de maquinaria móvil no de carretera y que comparte límites de emisiones “casi idénticos” con la norma Euro VI, exigiendo tecnologías similares. Sobre esa base, concluye que debe considerarse acreditado el empleo de una extendedora con emisiones Euro VI.

*Apartado 3.1. Emisiones equipos de extendido de MBC,
aportan ficha técnica de extendedora Dynapac modelo SD2500W-Stage V, número de serie 10002041TSG005225, cuyas emisiones cumplen con la normativa Stage V que es el estándar europeo más estricto que regula las emisiones contaminantes (NOx, partículas y monóxido de carbono) en motores diésel de Maquinaria Móvil No de Carretera (MMNC), que comparten límites de emisiones casi idénticos y exigen tecnologías similares que la norma Euro VI.*

Por ello se considera acreditado el empleo de extendedora con emisiones Euro VI.

A juicio del recurrente, el propio término empleado evidencia que no existe identidad normativa. Y, aunque pudiera aceptarse que Stage V y Euro VI comparten determinados límites o tecnologías en algunos parámetros, ello no convierte a una máquina Stage V/Fase 5 en una máquina Euro VI a efectos de un criterio automático que atribuía la máxima puntuación exclusivamente a esta última categoría.

2) El criterio del vehículo cero emisiones

El criterio 3.3 del PCAP dispone lo siguiente:

“3.3.- Distintivo ambiental de vehículo cero emisiones (2 puntos)

Se otorgarán 2 puntos al licitador que se comprometa a adscribir al contrato un vehículo que cumpla las siguientes características: distintivo ambiental cero emisiones, autonomía según ciclo WLTP superior a 400km y potencia superior a 160CV. Dicha circunstancia deberá acreditarse documentalmente con la pegatina que corresponda y la ficha técnica del vehículo junto con la declaración responsable de adscripción de medios materiales y humanos al contrato.”

Alega el recurrente que en el trámite del artículo 150.2 LCSP, PAVASAL presentó el 29 de mayo de 2026, como vehículo a adscribir un Peugeot 308 híbrido enchufable (matrícula 5585MXT).

El informe técnico municipal de 1 de junio de 2026 concluyó de manera expresa que dicho vehículo no cumplía el criterio, por cuanto su autonomía eléctrica según el ciclo WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, procedimiento mundial armonizado de ensayo de vehículos ligeros) es de tan solo 57 kilómetros (85 según el fabricante), muy inferior a los 400 exigidos, de modo que PAVASAL *“acredita el cumplimiento de los criterios de adjudicación cualitativos, exceptuando el correspondiente al vehículo cero emisiones”*.

Pese a esa constatación de incumplimiento de un criterio de adjudicación, la Mesa de Contratación, por acuerdo de 3 de junio de 2026, concedió a PAVASAL un nuevo plazo de tres días hábiles *“para que realice las alegaciones o aporte la documentación*

que estime oportunas", con advertencia de que, en su defecto, se le tendría "por desistido de su solicitud de participación (...), de acuerdo con lo previsto en el artículo 68.1 de la Ley 39/2015".

Dentro de ese segundo plazo, PAVASAL no defendió el vehículo inicialmente ofrecido, sino que lo sustituyó por uno distinto, un Renault Scénic E-Tech eléctrico (matrícula 4936NJD). Sobre la base de ese nuevo vehículo, el informe de 8 de junio de 2026 tuvo la documentación por conforme y se mantuvieron los 2 puntos, en dicho criterio.

Al respecto alega el recurrente que, pese a que la acreditación de dicho criterio se documente mediante una declaración de adscripción de medios, no se trata de un mero compromiso de adscripción de medios del artículo 76.2 LCSP, figura que opera como solvencia adicional y no como criterio puntuable.

Y estima que el artículo 150.2 LCSP configura el trámite de presentación de documentación por el licitador propuesto como adjudicatario como un trámite de acreditación. Su finalidad es comprobar que el licitador cumple los requisitos declarados y dispone efectivamente de los medios que se hubiera comprometido a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato. No es una segunda oportunidad para construir *ex novo* el cumplimiento de un criterio de adjudicación.

Por todo ello solicita, que se anule el acuerdo de adjudicación impugnado y en relación con el criterio 3.1 —emisiones de la extendedora—, declare que la puntuación atribuida a PAVASAL no es conforme a Derecho y ordene la rectificación de la valoración, con reducción de la puntuación de la adjudicataria de 10 a 5 puntos.

Subsidiariamente, para el caso de que el Tribunal considere que una extendedora Stage V/Fase V debe recibir la puntuación máxima del criterio 3.1, declare que dicha interpretación debe aplicarse de forma igualitaria a todos los licitadores que acrediten

el mismo estándar, reconociendo a VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.U. la puntuación de 10 puntos en dicho criterio

Subsidiariamente respecto de los dos pedimentos anteriores, para el caso de que el Tribunal considere que el criterio 3.1 no puede aplicarse correctamente por su configuración técnica, declare que no resulta conforme a Derecho salvar dicho criterio mediante equivalencias ex post no previstas en el PCAP, y acuerde la anulación del mismo en la medida necesaria para preservar los principios de igualdad de trato, transparencia y vinculación al pliego.

Y en relación con el criterio 3.3 —vehículo cero emisiones—, declare que no fue conforme a Derecho mantener a PAVASAL los 2 puntos atribuidos en dicho criterio tras la sustitución del vehículo inicialmente presentado, y ordene la detracción de dicha puntuación.

2- Alegaciones del órgano de contratación

1) El criterio de emisiones de la extendedora: norma Euro VI.

Señala que las ofertas se presentaron conforme al anexo 1 del pliego de condiciones administrativas, que respecto al apartado que se refiere a las emisiones de la extendedora dice lo siguiente:

“4. Se compromete a emplear para la ejecución de las mezclas bituminosas previstas en proyecto, extendedoras con emisiones Euro: (indicar V ó VI).”

Y se otorgaban 10 puntos a las ofertas que marcaran Euro VI y 5 puntos a las que marcaran Euro V; y así, la empresa PAVASAL en su oferta marco VI y la empresa Viales marco V. Y conforme a la cláusula XX del PCAP se hicieron las valoraciones otorgando a PAVASAL 10 puntos por este apartado y a VIALES 5 puntos.

Una vez seleccionada la oferta de PAVASAL como la más ventajosa se le requirió para que aportara la ficha técnica de la maquinaria y el técnico municipal competente entendió que cumplía con el requisito exigido en el pliego justificando con ello los 10 puntos otorgados. En el informe técnico se manifiesta lo siguiente:

“Apartado 3.1. Emisiones equipos de extendido de MBC, aportan ficha técnica de extendidora Dynapac modelo SD2500W-Stage V, número de serie 10002041TSG005225, cuyas emisiones cumplen con la normativa Stage V que es el estándar europeo más estricto que regula las emisiones contaminantes (NOx, partículas y monóxido de carbono) en motores diésel de Maquinaria Móvil No de Carretera (MMNC), que comparten límites de emisiones casi idénticos y exigen tecnologías similares que la norma Euro VI.”

Al respecto señala el órgano de contratación que la norma Euro VI no es aplicable a los equipos de extendido, sin embargo, esta circunstancia debió ser recurrida cuando se publicó el pliego y no después de haber valorado las ofertas. En este momento solo cabe impugnar el pliego y por ende anular alguna cláusula del mismo de forma excepcional si incurre en alguno de los supuestos de nulidad de pleno derecho y en opinión de este informante el posible error al que alude el recurrente no tiene este carácter, se trata de una referencia técnica errónea que el técnico informante considera muy similar a lo exigido por la norma Euro VI al compartir una u otra norma el mismo objetivo de reducción de emisiones, pero en ningún caso se puede considerar un supuesto de nulidad de pleno derecho.

Y añade que , en defecto de lo anterior o con carácter subsidiario, la empresa Viales solicita que se otorgue la misma puntuación a su oferta que a la de PAVASAL por considerar que dispone de una maquinaria similar y el Ayuntamiento era conocedor de ello por otra licitación anterior, pretensión que tampoco es posible atender al no haber señalado en su oferta que la maquinaria extendedoras de mezclas bituminosas que utilizaría en este contrato cumpliría con emisiones Euro VI, sino que señaló la de Emisiones V.

2) El criterio del vehículo cero emisiones

Respecto al compromiso de adscripción de un vehículo eléctrico en virtud del cual se otorgaron 2 puntos a la empresa PAVASAL, indica el órgano de contratación que el técnico consideró el vehículo ofertado, en un principio que no cumplía con la autonomía de 400Km que exigía el pliego y la mesa otorgó un plazo de tres días para subsanación, durante ese plazo la empresa modifica el vehículo y la mesa tras el informe que acreditaba el cumplimiento del pliego entiende justificados los dos puntos otorgados.

Añade que según el pliego de condiciones administrativas el compromiso de adscribir un vehículo concreto se realiza cuando se justifica la oferta, es decir, es posterior a la apertura de las ofertas y por ello no se debe indicar que vehículo concreto va a adscribir al contrato hasta que el licitador es seleccionado con la oferta más ventajosa y es requerido para su justificación y si por error no cumple en el momento de presentar la documentación, el Ayuntamiento puede otorgar un plazo para subsanar algún defecto, siendo posible adscribir otro vehículo diferente al comprometido, especialmente si ha habido una confusión respecto a si la autonomía del vehículo CERO se refería solo a la conducción eléctrica o combinada (eléctrica más combustión).

3- Alegaciones de los interesados

Por su parte, PAVASAL, adjudicataria del contrato, se opone a la estimación del recurso alegando:

1) El criterio de emisiones de la extendidora: norma Euro VI.

Se valoraba el empleo para el extendido de las mezclas bituminosas proyectadas en la obra de extendedoras que cumplieran con normativa europea sobre emisiones de

vehículos EURO V o superior. En concreto, se otorgarían 5 puntos a aquellas licitadoras que empleasen extendedoras con emisiones EURO V, y con 10 puntos a las que empleasen extendedoras con emisiones EURO VI.

El Pliego no requiere la presentación de este certificado (esto es, el EURO V o EURO VI), sino justificar que las emisiones cumplen con los límites allí previstos.

Esta última categoría (EURO VI) es el máximo legal alcanzable en materia de emisiones para vehículos de transporte por carretera, de acuerdo con el “Reglamento (CE) n.º 595/2009 de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI)” (en adelante, el “Reglamento 595/2009”).

A la vista de la clasificación de las ofertas, mediante Resolución de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Las Rozas notificada a PAVASAL el 18 de mayo de 2026, se emplazó a esta mercantil para que aportase la documentación necesaria con carácter previo a la adjudicación.

PAVASAL atendió dicho requerimiento el 29 de mayo de 2026, justificando la adscripción al Contrato de los siguientes medios:

“(i) Una extendedora marca DYNAPAC, modelo SD2500WS, número de serie 10002041TSG005225, equipada con un motor Cummins de 129 kW, con homologación acuciada a la Fase V (STAGE V), según el Reglamento 2016/1628.”

Acompaña a sus alegaciones la ficha técnica de la extendedora, el marcado CE donde consta su homologación STAGE V, y el informe justificativo del cumplimiento de la normativa europea en materia de emisiones.

En este último, se acreditó la equivalencia ambiental y tecnológica entre la categoría EURO VI del Reglamento 595/2009 (aplicable a vehículos de transporte por carretera) y la categoría STAGE V del Reglamento 2016/1628 (aplicable a maquinaria de obra, como la extendedora adscrita al Contrato).

Añade que existe una incongruencia en el PCAP en relación con el criterio de adjudicación de “*Emisiones de los equipos de extendido de MBC*”, en tanto en cuanto, el mismo hace referencia a la normativa “EURO”, que NO resulta aplicable a este tipo de máquinas. El único estándar legal que permite acreditar el requisito exigido en el PCAP es el del Reglamento 2016/1628; extremo éste que conocían perfectamente todas las licitadoras, incluida la recurrente.

Prueba de ello es que, en el momento de presentar sus ofertas, todas las licitadoras han realizado la misma equivalencia entre la norma “EURO” y la norma “STAGE V”, pues ninguna ha dejado en blanco su oferta en relación con el criterio de “*Emisiones de los equipos de extendido de MBC*”. Al contrario, todas ellas han señalado que sus extendedoras cumplen, o bien con la norma EURO V, o bien con la norma EURO VI.

Es más, señala que VIALES no puede alegar ahora ningún tipo de sorpresa o indefensión por el hecho de que el órgano de contratación haya establecido la equivalencia entre la norma EURO VI y la norma STAGE V, en tanto en cuanto, este criterio exacto es el que el mismo Órgano de contratación aplicó en una licitación anterior (la de las “Obras de operación asfalto distrito sur 2026”, tramitada en el Expediente de contratación n.º 8357/2026), en la que la propia recurrente reconoce haber participado.

2) El criterio del vehículo cero emisiones

Respecto al criterio de adjudicación de “*Distintivo ambiental de vehículo cero emisiones*” consistía en el compromiso de adscribir al contrato un vehículo con las siguientes características: (i) distintivo ambiental cero emisiones (es decir, la “etiqueta cero”); (ii) autonomía según ciclo WLTP superior a 400km; y (iii) potencia superior a 160CV; alega PAVASAL que el PCAP no exigía el empleo de ningún modelo o tipo de vehículo concreto; entendiéndose, por lo tanto, que cualquier vehículo que cumpliera con esas tres características permitía dar cumplimiento a este criterio de adjudicación.

Pues bien, en el trámite de aportación de documentación previo a la adjudicación del Contrato, PAVASAL acreditó disponer de un vehículo que cumpliera con todas esas características. En particular, el vehículo contaba con (i) el distintivo ambiental cero emisiones de la DGT; (ii) una autonomía según ciclo WLTP que superaba sobradamente los 400km; y (iii) una potencia también superior a 160CV.

Si bien, con posterioridad, la Administración requirió a PAVASAL para que subsanara el cumplimiento de este criterio de adjudicación, lo cierto es que la Administración nunca negó que se cumplieran estos tres requisitos previstos en el PCAP. Lo que hizo fue matizar el contenido del Pliego, considerando que el vehículo no podía ser híbrido (como el propuesto por PAVASAL), sino que debía ser 100% eléctrico.

Y por ello alega que, aunque PAVASAL cumplió con dicho requerimiento, y acreditó disponer de un vehículo 100% eléctrico, la realidad es que el primer vehículo ya cumplía todos los requisitos del PCAP a efectos de la valoración del criterio de *“Distintivo ambiental de vehículo cero emisiones”*. Y ello, con independencia de que el vehículo fuera híbrido, pues lo que se exigía y valoraba mediante este criterio de adjudicación era, según la literalidad del PCAP, que el vehículo contara con la etiqueta cero -como sello distintivo de eficiencia energética- NO que el vehículo emitiera cero emisiones, como después se interpretó en el Informe técnico.

El hecho de que se concediera a PAVASAL un trámite de subsanación en relación con este criterio es perfectamente acorde a Derecho, y no supone de ninguna manera que se haya alterado su oferta.

En dicha oferta, ella no se comprometió a adscribir al contrato un vehículo concreto. De hecho, insiste, el PCAP no exigía identificar la marca o modelo de vehículo, ni aportar ninguna documentación al respecto. Por lo tanto, PAVASAL simplemente declaró su compromiso de adscribir al Contrato un vehículo que cumpliera con los

requisitos establecidos en el PCAP. Compromiso que se ha cumplido, con el visto bueno del Órgano de contratación.

Por lo que solicita la desestimación del recurso.

Sexto. - Consideraciones del Tribunal

Vistas las alegaciones de las partes y de los interesados en el procedimiento de licitación procede dilucidar si la valoración de las ofertas del recurrente y del adjudicatario fueron correctas. Vamos a analizar cada uno de los dos criterios combatidos:

1) Emisiones equipos de extendido de MBC (máximo 10 puntos)

La cláusula XX del PCAP recoge como hemos señalado:

“1) Criterios medioambientales (hasta una máximo de 15 puntos)

3.1.- Emisiones equipos de extendido de MBC (máximo 10 puntos)

Se valorará el empleo para el extendido de las mezclas bituminosas proyectadas en la obra de extendedoras que cumplan con normativa europea sobre emisiones de vehículos Euro V o superior.

Se otorgarán 5 puntos a aquellos licitadores que empleen para la ejecución de las mezclas bituminosas previstas en proyecto extendedoras con emisiones Euro V y 10 puntos a los que empleen extendedoras de mezclas bituminosas con emisiones Euro VI.

El cumplimiento de este requisito se acreditará aportando la ficha técnica de la maquinaria que ejecutará los trabajos objeto de este contrato, en la que se detallará específicamente la normativa sobre emisiones de gases de escape que cumple.”

La mesa de contratación, tal y como consta en el acta de 6 de mayo de 2026, a la vista del informe técnico de valoración de 5 de mayo, procedió a clasificar las ofertas por orden de puntuación de los criterios automáticos y propuso como adjudicataria a la oferta de PAVASAL. Pero con posterioridad a dicho acuerdo, una vez ya valoradas las ofertas y hecha la propuesta de adjudicación a favor de PAVASAL, la mesa de

contratación el 22 de mayo de 2026, requiere a la adjudicataria para que acredite los “criterios de adjudicación” del siguiente modo:

“ASUNTO: REQUERIMIENTO DE SUBSANACIÓN DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA
*En relación con la documentación presentada por **PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.** al procedimiento de contratación para adjudicar, el contrato con número de **expediente 12286/2026. Obras de Operación Asfalto 2026-Distrito Centro**, de conformidad con la Clausula XX del PCAP, se le requiere para que aporte la documentación acreditativa de los criterios de adjudicación cualitativos y de carácter ambientales ofertados:*

- *Empleo de áridos con resistencia fragmentación inferior a 20: Esta circunstancia se acreditará mediante el marcado CE con un sistema de evaluación de la conformidad 2+ de los áridos a emplear, aportado por la cantera que suministrará a la planta de fabricación de las mezclas bituminosas de la obra objeto de licitación y acuerdo de dicha planta para el suministro de las mezclas necesarias para la ejecución de las obras. Sin perjuicio de las comprobaciones y ensayos, con objeto de asegurar sus propiedades y la calidad establecida en el proyecto y la normativa de aplicación.*
- *Empleo para mezclas bituminosas expendedoras con emisiones Euro VI: El cumplimiento de este requisito se acreditará aportando la ficha técnica de la maquinaria que ejecutará los trabajos objeto de este contrato, en la que se detallará específicamente la normativa sobre emisiones de gases de escape que cumple.*
- *Empleo para fresado de fresadoras en frío con emisiones Euro V o superior: El cumplimiento de este requisito se acreditará aportando la ficha técnica de la maquinaria que ejecutará los trabajos objeto de este contrato, en la que se detallará específicamente la normativa sobre emisiones de gases de escape que cumple.*
- *Adscribir al contrato un vehículo con distintivo ambiental cero emisiones, autonomía superior 00kmy potencia superior a 160 CV: Dicha circunstancia deberá acreditarse documentalmente con la pegatina que corresponda y la ficha técnica del vehículo junto con la declaración responsable de adscripción de medios materiales y humanos al contrato.*

Se otorga un plazo de **diez días hábiles** desde el siguiente a la presente comunicación, para efectuar las alegaciones o aportar la documentación que estime pertinentes, todo ello deberá ser presentado a través de la Sede electrónica del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, antes de que finalice el plazo.”

Por tanto, se valoraron las ofertas sin tener acreditada la concurrencia de los criterios de adjudicación que fueron valorados y atendiendo a ello, PAVASAL aportó el 29 de mayo de 2026 la justificación de que la extendedora marca DYNAPAC modelo SD2500WS, número de serie 10002041TSG005225, equipada con un motor con homologación acuciada a la Fase V(Stage V) según el Reglamento (UE) 2016/1628,

es el equivalente ambiental y tecnológico a la norma EURO VI (Reglamento CE 595/2009) exigida en el pliego y acompañó la ficha técnica de la misma.

Con independencia del error de la mesa de valorar de forma automática un criterio de adjudicación en 10 puntos por el simple hecho de la indicación en la oferta de la adjudicataria de que ofertaba extendedora de mezclas bituminosas con emisiones Euro VI, sin comprobar la ficha técnica de la misma y requerirle después de ser propuesta adjudicataria que acreditara dicho criterio de valoración, la cuestión clave es que obra en el expediente un informe técnico, emitido el 6 de junio de 2026, con motivo del presente recurso, en el que se indica que las extendedoras ofertadas tanto por la adjudicataria como por la recurrente son merecedoras de la misma puntuación de 10 puntos:

“Las normativas Euro VI, aplicable a vehículos pesados de carreteras, y Stage V, aplicable a la maquinaria móvil no de carretera (NRMM), tienen objetivos similares: reducir las emisiones contaminantes estableciendo límites de emisiones de Nox y partículas, y ambas corresponden a las tecnologías más modernas de muy bajas emisiones y representan el máximo nivel de control de emisiones disponible en sus respectivos ámbitos de aplicación.

Por ello, se procedió a considerar que la extendedora Dynapac modelo SD2500W-Stage V ofertada por PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.U. cumplía con los criterios medioambientales establecidos en el PCA del contrato, esto es reducir las emisiones, y se le otorgaron 10 puntos en el apartado 3.1. "Emisiones equipos de extendido de MBC" de los criterios de adjudicación.

*En la misma situación se encuentra la extendedora VOLVO modelo P7820D con motor D8J que indica VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A. en la documentación presenta y que, a juicio del técnico que suscribe, **también sería susceptible de cumplir con los requisitos del citado apartado 3.1 y recibir 10 puntos por emplear extendedoras de mezclas bituminosas con emisiones Euro VI.***

Lo que se informa para su conocimiento y a los efectos oportunos, en Las Rozas de Madrid, a la fecha de la firma digital al margen.”

Por tanto, el hecho de que la recurrente en su oferta indicara que ofertaba extendedora con emisiones Euro V en lugar de Euro VI y por eso obtuvo 5 puntos en dicho criterio, y el hecho de que la adjudicataria por indicar en su oferta una extendedora con

emisiones Euro VI se le dieran automáticamente los 10 puntos; aunque como ha quedado expuesto en la ficha técnica de la extendidora de la adjudicataria no constaba , el marcado CE donde consta su homologación STAGE V, y el informe justificativo del cumplimiento de la normativa europea en materia de emisiones y ello lo justificó con posterioridad; lo que no cabe duda es que en este criterio la oferta tanto de la recurrente como la de la adjudicataria según el informe técnico referido eran merecedoras de 10 puntos.

Por tanto, el que el recurrente en su oferta indicara la Euro V y no la Euro VI, como se ha expuesto, no afecta a la valoración del criterio, pues si se le dio a la adjudicataria la posibilidad de justificar un criterio de adjudicación ya valorado con 10 puntos, el informe técnico emitido respecto a la valoración de este criterio pone de manifiesto que ambos licitadores merecían los 10 puntos en dicho criterio de adjudicación.

Por lo que se estima este motivo del recurso.

2) El criterio del vehículo cero emisiones

El criterio 3.3 del PCAP dispone lo siguiente:

“3.3.- Distintivo ambiental de vehículo cero emisiones (2 puntos)

Se otorgarán 2 puntos al licitador que se comprometa a adscribir al contrato un vehículo que cumpla las siguientes características: distintivo ambiental cero emisiones, autonomía según ciclo WLTP superior a 400km y potencia superior a 160CV. Dicha circunstancia deberá acreditarse documentalmente con la pegatina que corresponda y la ficha técnica del vehículo junto con la declaración responsable de adscripción de medios materiales y humanos al contrato.”

El órgano de contratación a la luz de informe técnico, consideró que el vehículo ofertado por PAVASAL , en un principio que no cumplía con la autonomía de 400Km que exigía el pliego y por ello, la mesa otorgó un plazo de tres días para subsanación. En ese plazo la empresa modifica el vehículo y la mesa tras el informe que acreditaba

el cumplimiento del pliego entiende justificados los dos puntos otorgados. Y según la adjudicataria, el coche inicialmente ofertado si cumplía el PCAP porque éste no impedía que se ofertara un coche híbrido como el que incluyó en su oferta, y no exigía uno 100% eléctrico.

Sin embargo, el informe técnico de valoración de la oferta emitido el 1 de junio de 2026, señaló que:

Apartado 3.3. Distintivo ambiental de vehículo cero emisiones,

En el PCA se indica textualmente “Se otorgarán 2 puntos al licitador que se comprometa a adscribir al contrato un vehículo que cupla las siguientes características: distintivo ambiental cero emisiones, autonomía según ciclo WLTP superior a 400km y potencia superior a 160CV”

Aportan ficha técnica de vehículo Peugeot 308 5p Allure híbrido-enchufable 180, matrícula 5585MXT, el cual tiene etiqueta “Cero” y potencia superior a 160CV, pero su autonomía eléctrica WLTP es de solo 57km según indica el licitador o hasta 85km según la web del fabricante.

PAVASAL aporta escrito en el que expone sus argumentos para justificar una autonomía superior a 400km según ciclo WLTP combinando la autonomía térmica y la eléctrica, sin embargo:

- El pliego añade “autonomía WLTP > 400 km”, reforzando el desempeño ambiental real sin emisiones.

- El ciclo WLTP se emplea en los vehículos de combustión para medir su consumo y emisiones, mientras que es el estándar para homologar la autonomía de los vehículos eléctricos, de ahí que la publicidad de los fabricantes siempre hace referencia a la autonomía WLTP para el caso de los vehículos eléctricos y no es así en el de los que emplean motores de combustión.

- Si se interpretara como autonomía combinada (eléctrico + gasolina), el requisito perdería coherencia ambiental, porque:

- ☐ *Cualquier vehículo híbrido enchufable cumpliría fácilmente dicho requisito.*
- ☐ *Se desvirtuaría el concepto de “cero emisiones”.*
- ☐ *Contrario al requisito ambiental del pliego.*

*Por tanto, se considera que el vehículo que pretenden adscribir al contrato **no cumple los requisitos para que al licitador se le otorguen dos puntos en este apartado**”*

“Y como conclusión

A la vista de la documentación presentada se informa que PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA S.A.U. exceptuando el correspondiente al vehículo cero emisiones.

Lo que se informa para su conocimiento y a los efectos oportunos, en Las Rozas de Madrid, a la fecha de la firma digital al margen.

A la vista del informe transcrito, la Mesa de Contratación acuerda, por unanimidad de sus miembros, otorgar tres días hábiles a PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.U. para que realice las alegaciones o aporte la documentación que estime oportuna.

Como indicamos en la Resolución núm. 328/2024, de 29 de agosto, en la que Tribunal examinó una licitación en la que determinados licitadores, incluida la adjudicataria, habían marcado afirmativamente una mejora medioambiental, pero no habían aportado con su oferta la documentación exigida por el PCAP para acreditar los productos ofertados. La Mesa concedió posteriormente un plazo para aportar esa documentación. El Tribunal estimó el recurso y declaró que no se trataba de una aclaración admisible, sino de una indebida oportunidad para completar el contenido de un criterio puntuable y el Tribunal razona en términos directamente aplicables al presente caso:

“Por tanto, nos encontramos ante la falta de presentación de una documentación exigida por los pliegos, no ante un supuesto de ambigüedad que puede explicarse de modo simple y que puede ser fácilmente disipada. El propio acuerdo de la mesa de contratación transcrito anteriormente, hace referencia a la concesión de plazo para que ‘presenten la documentación acreditativa de los aspectos definidos en la mejora’, no para una aclaración de una documentación acreditativa ya presentada.”

Y concluye:

“En consecuencia, la aclaración solicitada no fue ajustada a Derecho, por lo que no debió valorarse el criterio medioambiental de la adjudicataria”

En el mismo sentido en la más reciente resolución de 165/2026 de 30 de abril, en un supuesto de adscripción de medios que a su vez es criterio de adjudicación como en el presente caso, indicamos:

“Queda claro para este Tribunal que la sustitución de los perfiles ofertados, con nombre y apellidos, y formación específica, por otros perfiles, con otra formación supone una modificación de los términos de la oferta inicialmente presentada. Es doctrina de este Tribunal la de considerar admisible solicitar aclaraciones respecto de las ofertas técnicas o económicas, pero esta posibilidad tiene como límite que la aclaración no puede suponer la modificación de los términos de la oferta, bien por variar su sentido inicial, bien por incorporar otros inicialmente no previstos. En este

sentido nos hemos pronunciado en resoluciones de este Tribunal 007/2025, de 9 de enero y 144/2025, de 10 de abril”

En este caso el adjudicatario, incluyó en su oferta un Peugeot 308 híbrido enchufable, matrícula 5585MXT; por lo que se le puntuó en 2 puntos este criterio, pero tras el trámite de subsanación que se le concedió, aportó otro vehículo distinto, un Renault Scénic E-Tech eléctrico, matrícula 4936NJD; por lo que modificó su oferta.

Por ello, procede la estimación del recurso anulando la resolución de adjudicación impugnada con retroacción de actuaciones al momento de valoración de ofertas de acuerdo con lo indicado en esta resolución.

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

ACUERDA

Primero. – Estimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación legal de la empresa VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.U., (en adelante VIALES) contra el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de las Rozas de 12 de junio de 2026 por el que se adjudica el contrato de obras "Operación Asfalto Distrito Centro 2026" (expediente 12286/2026), licitado por el citado Ayuntamiento.

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 multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Tercero. - Levantar la suspensión del procedimiento de adjudicación, de conformidad con lo estipulado en el artículo 57.3 de la LCSP.

Cuarto. - De conformidad con lo establecido en el artículo 57.4 de la LCSP, el órgano

de contratación deberá dar conocimiento a este Tribunal de las actuaciones adoptadas para dar cumplimiento a la presente resolución.

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 59 de la LCSP.

EL TRIBUNAL