

Recurso 33/2016**Resolución 82/2016****RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS
CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

Sevilla, 21 de abril de 2016

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **AUOCARES JOSÉ GONZÁLEZ, S.L.** contra la resolución, de 9 de febrero de 2016, de la Consejería de Fomento y Vivienda por la que se adjudica el contrato denominado “Gestión de servicios públicos, modalidad concesión, de transporte regular de viajeros por carretera de uso general entre Granada – Aeropuerto – Cacán (VJA-400)”, promovido por la Dirección General de Movilidad de la citada Consejería (Expte. 2014/000081), este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha adoptado la siguiente

RESOLUCIÓN**ANTECEDENTES DE HECHO**

PRIMERO. El 9 de diciembre de 2014, se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 239 el anuncio de licitación, por procedimiento abierto, del contrato indicado en el encabezamiento de esta resolución. El citado anuncio también fue publicado, el 10 de diciembre de 2014, en el perfil de contratante de la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía.



SEGUNDO. A la presente licitación le es de aplicación el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante TRLCSP), aprobado por Real Decreto 3/2011, de 14 de noviembre. Igualmente, se rige por el Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la citada Ley y el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante RGLCAP), aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre.

TERCERO. El pliego de condiciones de la citada contratación fue objeto de dos recursos especiales en materia de contratación interpuestos, respectivamente, por la entidad AUTOCARES JOSÉ GONZÁLEZ, S.L. y la FEDERACIÓN ANDALUZA EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (FANDABUS).

Ambos recursos fueron desestimados por este Tribunal en sus Resoluciones 248/2015 y 256/2015, ambas de 15 de julio. En las citadas resoluciones se acordaba el levantamiento de la suspensión del procedimiento previamente adoptada por este Órgano. Al día siguiente, 16 de julio de 2015, el Director General de Movilidad resolvió continuar con el procedimiento de adjudicación.

CUARTO. Tras la calificación de la documentación de las empresas licitadoras y la valoración de las ofertas presentadas, el 9 de febrero de 2016 se dictó resolución de adjudicación del contrato a la UTE ALSA-BACOMA, que fue remitida a los licitadores el 25 de febrero de 2016.

QUINTO. El 14 de marzo de 2016, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad AUTOCARES JOSÉ GONZÁLEZ, S.L. contra la resolución de adjudicación del contrato.

SEXTO. Mediante oficio de la Secretaría de este Tribunal de 15 de marzo de 2016, se dio traslado del recurso al órgano de contratación y se le requirió el expediente de contratación, el informe sobre el recurso, las alegaciones sobre el



mantenimiento de la suspensión del procedimiento instado por la recurrente y el listado de licitadores en el procedimiento con los datos necesarios a efectos de notificaciones.

La documentación solicitada tuvo entrada en el Registro de este Tribunal el 21 de marzo de 2016.

SÉPTIMO. El 28 de marzo de 2016, este Tribunal acordó el mantenimiento de la suspensión del procedimiento de adjudicación.

OCTAVO. El mismo día 28 de marzo, la Secretaría del Tribunal dio traslado del escrito de recurso a los interesados, concediéndoles un plazo de cinco días hábiles para formular alegaciones.

Tras la solicitud de vista del expediente del recurso por parte de la UTE ALSA-BACOMA, se celebró la misma en la sede de este Tribunal el 31 de marzo de 2016. Con posterioridad, el 5 de abril de 2016, la citada agrupación empresarial formuló alegaciones al recurso interpuesto.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el artículo 41.3 del TRLCSP, en el Decreto 332/2011, de 2 de noviembre, por el que se crea el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía y en la Orden de 14 de diciembre de 2011, de la Consejería de Hacienda y Administración Pública, por la que se acuerda el inicio del funcionamiento del citado Tribunal.

SEGUNDO. Ostenta legitimación la recurrente para la interposición del recurso, dada su condición de licitadora en el procedimiento de adjudicación, de acuerdo con el artículo 42 del TRLCSP.



TERCERO. El acto impugnado es susceptible de recurso especial de conformidad con lo establecido en el artículo 40 apartados 1 c) y 2 c) del TRLCSP.

En tal sentido, el recurso se dirige contra la resolución de adjudicación de un contrato de gestión de servicios públicos en el que concurren los requisitos previstos en el artículo 40.1 c) del TRLCSP y que pretende concertar un ente del sector público con la condición de Administración Pública.

CUARTO. En cuanto al plazo de interposición del recurso, el artículo 44.2 del TRLCSP dispone que *“El procedimiento de recurso se iniciará mediante escrito que deberá presentarse en el plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente a aquel en que se remita la notificación del acto impugnado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 151.4.*

En el supuesto examinado, la resolución de adjudicación impugnada fue remitida a la recurrente el 25 de febrero de 2016, habiendo tenido entrada el recurso en el Registro de este Tribunal el 14 de marzo de 2016, por lo que el mismo se ha interpuesto dentro del plazo legal.

QUINTO. Analizados los requisitos de admisión del recurso, procede examinar los motivos en que el mismo se sustenta.

El recurso, en síntesis, se sustenta en que las tarifas ofertadas por la UTE adjudicataria son desproporcionadas y absolutamente contradictorias con las reglas establecidas por la propia Administración convocante en su proyecto de explotación del servicio y en el pliego de condiciones. Lo mismo sucede, a juicio de la recurrente, con el <<coste mejora del servicio>>.

En tal sentido, alega que con unas bajadas que aumentan significativamente los límites de la anormalidad o desproporción que figuran en el pliego, la



adjudicataria solo pretende obtener ventajas competitivas contrarias a los principios de equidad, no discriminación y transparencia consignados en los artículos 5.3 del Reglamento Comunitario nº 1370/2007 y 139 del TRLCSP.

Por tanto, considera que la oferta de la adjudicataria, con bajadas en los distintos conceptos tarifarios del 74,98% (tarifa partícipe), 74,45% (tarifa de referencia 0 saltos), 75,22% (tarifa de referencia 1 salto) y 24,76% (tarifa de referencia 2 saltos) y con una bajada en <<el coste mejora del servicio>> del 49,697%, supone una variación del modelo establecido que no obedece a razones técnicas ni de mercado que puedan justificarse a través del Plan de Explotación y el Plan económico-financiero, lo que evidencia su carácter anormal y artificioso dirigido a la obtención de ventajas competitivas inadmisibles.

El estudio de la cuestión suscitada en el recurso requiere el examen previo del pliego de condiciones en los extremos controvertidos y de la oferta de la adjudicataria.

El apartado 4.9.2.2 del pliego de condiciones establece los criterios de adjudicación de evaluación automática a los que asigna un total de 75 puntos según el siguiente desglose:

- Tarifas: **35 puntos**
- Oferta en vehículos-km (incremento del número de expediciones): **10 puntos**
- Coste €/veh-Km mejoras de servicio: **10 puntos**
- Disminución de la antigüedad de los vehículos: **15 puntos**
- Mejoras en las condiciones ofrecidas de acceso a los vehículos para las personas usuarias de silla de ruedas: **5 puntos.**

Asimismo, los 35 puntos asignados a las tarifas en el apartado anterior del pliego, se desglosan del siguiente modo en el apartado 4.9.2.2.1 del mismo:

- Tarifa partícipe empresa (€/viajero-km) = **4 puntos** (máximo)



- Tarifas de referencia:
 - Tref 0 saltos = **4 puntos** (máximo)
 - Tref 1 salto = **4 puntos** (máximo)
 - Tref 2 saltos = **5 puntos** (máximo)
- Tarifa especial aeropuerto = **18 puntos** (máximo).

Conforme al apartado 2.2.3 del pliego de condiciones, los importes máximos sin IVA de las tarifas son los siguientes:

- Tarifas máximas por viajero-km cuyo itinerario exceda el ámbito del Consorcio (tarifas partícipe): 0,0600 €/viajero-Km.

- Tarifas máximas por viajero con origen y destino dentro del ámbito del Consorcio (tarifas de referencia):

- T ref 0 saltos: 1,0000 €
- T ref 1 salto: 1,4600 €
- T ref 2 saltos: 1,9400 €
- T especial Aeropuerto: 2,7272 €

Y según se refleja en el acta de la Mesa de contratación de 23 de septiembre de 2015, las tarifas (IVA excluido) y el <<coste mejora servicio>> (IVA excluido) ofertados por la UTE ALSA-BACOMA fueron:

- Tarifa partícipe: 0,012 €
- Tarifas referencia: 0,2 € (0 saltos)
0,292 (1 salto)
1,164 (2 saltos)
2,45448 (especial aeropuerto)
- Coste mejora servicio: 0,603363 €/Veh-Km.

Al procedimiento concurren cinco licitadores, siendo el criterio para apreciar ofertas con valores anormales o desproporcionados en los conceptos tarifarios -según el apartado 4.9.2.2.1 del pliego- que la disminución en las tarifas



ofertadas con respecto a las tarifas máximas permitidas sea superior en más de cuatro unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas, excluyendo del cómputo de dicha media la oferta más baja y la más elevada. Asimismo, para el <<coste €/km mejoras de servicio>> el criterio de determinación de valores anormales o desproporcionados previsto en el pliego es el establecido en el artículo 85 del RGLCAP que, para el supuesto analizado, prevé como parámetro general de apreciación la disminución en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas.

Pues bien, según se recoge en el acta de la Mesa de contratación de 23 de septiembre de 2015, las ofertas de las cinco empresas licitadoras incurrieron en presunción de anormalidad o desproporción, requiriéndose a todas ellas la justificación de su viabilidad.

En concreto, la UTE ALSA-BACOMA presentó su justificación aduciendo, en síntesis, que:

- Dispone del conocimiento y experiencia previa en la operación de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de la misma naturaleza que el licitado, gestionando un gran número de servicios dentro de la propia área metropolitana de Granada.
- La estimación de demanda y los ingresos asociados es coherente con los datos reales del servicio actual que aporta el pliego. El crecimiento esperado de viajeros se basa en parámetros lógicos que se detallan en el plan económico-financiero aportado en la oferta. Como reconoce el pliego, el equilibrio económico del contrato se sustentará en el ingreso proveniente de la línea del Aeropuerto, al suponer este servicio casi el 90% de la recaudación total.

La escasa demanda que concentran los segmentos de <<0 saltos>>, <<1 salto>> y <<resto de viajeros>> y su mínimo impacto en el ingreso (inferior al 3% del total) permite ofrecer una baja económica muy



considerable y así reducir el coste. La tarifa ofertada para <<2 saltos>> es igualmente coherente con el volumen de viajeros que supone para este contrato, estando asumida en el plan económico-financiero de la licitadora.

El ingreso medio anual previsto (387.631 € del año 1º) es superior a la previsión del coste medio anual (386.735 €). Esta cobertura será superior a partir del año 5º incluido, y se mantiene durante todo el contrato, lo cual justifica la plena viabilidad de la oferta.

- El cálculo de la tarifa ofertada da cobertura a todos los costes de explotación, incluyendo el beneficio del operador. El plan económico-financiero aportado en la oferta contiene una explicación detallada para las hipótesis asumidas en cada una de las partidas más relevantes de la explotación. En tal sentido, se aportan cuadros con el estudio del coste total de personal de conducción, carburantes, neumáticos, mantenimiento y reparaciones, seguros, amortización, gastos financieros, así como costes indirectos y beneficio industrial.

Finalmente, el informe técnico del servicio correspondiente de la Administración señala que *“Del análisis del Plan de explotación y del Plan económico-financiero presentado por la empresa, así como de la justificación de la oferta anormal o desproporcionada se observa que las partidas de costes consideradas son coherentes con los servicios que se pretenden prestar y son compensadas suficientemente con la estimación de ingresos, la cual también muestra coherencia con la realidad.*

Por ello, se considera justificada la valoración realizada de la oferta ya que no se pone en riesgo la viabilidad del contrato.”

Al respecto, como hemos señalado anteriormente, la recurrente funda su impugnación en que la adjudicataria, al ofertar unas bajadas tan significativas, ha variado el modelo establecido y ello no obedece a razones técnicas ni de mercado que puedan justificarse a través del Plan de Explotación y del Plan



económico y financiero, lo que evidencia que busca una ventaja competitiva en detrimento de cualquier planteamiento profesional o empresarial coherente y en perjuicio de los demás licitadores.

Frente a tales alegatos del recurso, el órgano de contratación efectúa las siguientes consideraciones:

1. Que el recurso incurre en errores al determinar el cálculo de las desviaciones de la oferta adjudicataria; así, manifiesta que la desviación en la tarifa de referencia de 1 salto es del 74,45%, en lugar del 75,22% que se señala en el escrito de recurso. Asimismo, indica que el <<coste mejora del servicio>> ofertado por la adjudicataria es de 0,603636 euros, por lo que no incurre en valores anormales o desproporcionados, ya que en aplicación del artículo 85 del RGLCAP la media calculada sobre las tres ofertas de menor cuantía asciende a 0,550512.

2. Que el recurso se fundamenta en hipótesis, tanto de la justificación aportada por la UTE adjudicataria como de la actuación de la Mesa de contratación al valorar esa justificación, y ello por cuanto la recurrente no dispone de los planes de explotación ni de los planes económico-financieros del resto de licitadores, limitándose a realizar unos simples cálculos a partir de las tarifas ofertadas pero sin diferenciar entre el número de viajeros por cada tarifa. Además, alega que el recurso imputa a la oferta adjudicataria una variación del modelo establecido, sin definir cuál es ese supuesto modelo y efectuando un análisis abstracto sin peso jurídico.

3. Que los servicios contratados no son de nueva creación por lo que existen datos históricos de demanda e ingresos reales provenientes de años anteriores. Así, el contrato incluye dos rutas o líneas:

- Una que une Granada con el aeropuerto y mueve anualmente -según los datos del proyecto- 128.331 viajeros, con una tarifa de 2,72 euros. Esta ruta supone el 86,4% de los viajeros/año y el 90% de ingresos del contrato.



- Otra que une Granada con Cacín que supone el 13,6% restante de viajeros/año y el 10% de ingresos del contrato.

4. Que la recurrente pretende el rechazo de la justificación aportada por la adjudicataria al considerar que esta ha realizado una valoración del equilibrio del contrato en su conjunto en lugar de hacerlo por cada tarifa de manera independiente, cuando ella misma alega en la justificación de su propia temeridad respecto a la <<tarifa especial aeropuerto>> que se valore el equilibrio económico en su conjunto. En definitiva, la recurrente utiliza en la justificación de la viabilidad de su oferta argumentos similares a los que pide que no se tengan en cuenta para la adjudicataria.

Finalmente, la UTE ALSA-BACOMA, en fase de alegaciones al recurso, esgrime que el coste que ofertó por mejora del servicio no está incurso en un supuesto de oferta anormal o desproporcionada y que la recurrente funda su recurso en una mera suposición que no está sustentada en datos objetivos ni en argumentos técnicos o económicos.

SEXTO. Expuestas las alegaciones de las partes, procede entrar en el examen de la cuestión debatida en el recurso que, en realidad, se circunscribe a determinar si la oferta de la adjudicataria, inicialmente incurso en presunción de valores anormales o desproporcionados, ha de considerarse viable o no tras la justificación aportada por la propia licitadora y el informe sobre viabilidad emitido por el servicio de asesoramiento técnico de la Administración.

En el examen de la cuestión, hemos de partir de la premisa de que las ofertas presentadas por todos los licitadores estaban incursas en presunción de anomalía por diferentes conceptos; por tanto, también lo estaba la oferta de la recurrente con relación al importe de la tarifa especial de aeropuerto.

Asimismo, por lo que respecta a la oferta adjudicataria y según se desprende del informe sobre justificación de las ofertas, los valores incursos en temeridad



afectaban a la tarifa partícipe y a las tarifas de referencia o saltos, 1 salto y 2 saltos, pero no al <<coste mejora del servicio>> como pretende la recurrente. En tal sentido, el órgano de contratación explica en su informe al recurso el error de cálculo padecido por la recurrente respecto a la presunta anormalidad de este último concepto, toda vez que la media aritmética tenía que efectuarse, en aplicación del artículo 85 del RGLCAP, sobre las tres ofertas de menor cuantía.

Efectuada la anterior aclaración, y sin reiterar los argumentos del recurso que damos ya por reproducidos, hemos de dar la razón al órgano de contratación y a la UTE adjudicataria cuando manifiestan que aquel se fundamenta en meras hipótesis tanto de la justificación aportada por la UTE ALSA-BACOMA, como de la actuación de la Mesa de contratación al valorar esa justificación.

En tal sentido, la recurrente insiste en que las bajas en las tarifas ofertadas por la citada UTE solo persiguen la obtención de ventajas competitivas contrarias a los principios de equidad, no discriminación y transparencia y suponen una variación del modelo establecido que no puede justificarse a través de los planes de explotación y económico-financiero. No obstante, tales afirmaciones no se sustentan en datos objetivos ni contrastados que evidencien errores en la oferta adjudicataria, en su justificación o en la apreciación de su viabilidad por parte del órgano de contratación.

Además, el recurso no combate ni la concreta justificación sobre viabilidad de la oferta aportada por la UTE ALSA-BACOMA ni el informe emitido al respecto por el servicio técnico de la Administración -es más, del tenor del escrito de impugnación se deduce que la recurrente no los conoce o al menos no los ha tenido en cuenta-, por lo que toda la fundamentación del recurso gira en torno a una apreciación técnica subjetiva contraria a la realizada en el seno del procedimiento, que no puede prevalecer sobre el juicio técnico emitido por un órgano especializado de la Administración. Dicho parecer técnico goza de una presunción iuris tantum de acierto y razonabilidad, lo que determina que no



pueda quedar desvirtuado por la emisión de un juicio técnico paralelo de la recurrente que no acredita la existencia de error, arbitrariedad o falta de motivación de aquel.

Al respecto, es doctrina reiterada de este Tribunal y de los restantes Órganos de resolución recursos contractuales que en la determinación de si una oferta es anormal o desproporcionada rige el principio de discrecionalidad técnica. En tal sentido, la Resolución 34/2015, de 3 de febrero, de este Tribunal, reproduciendo el contenido de la 121/2013, de 11 de octubre, señala que *“(...) el informe técnico en que se apoya la mesa de contratación y posteriormente, el órgano de contratación al asumir la propuesta de aquélla, sí contiene las razones que avalan la decisión adoptada, sin que este Tribunal aprecie en las mismas error, criterio arbitrario ni desviación de poder que lleve a sostener la superación de los límites de la discrecionalidad técnica que opera en este ámbito, pues no se olvide que, en última instancia, estamos ante una cuestión de apreciación técnica por parte un servicio especializado.*

No en vano dice el artículo 152.4 del TRLCSP que el órgano de contratación considerará la justificación efectuada por el licitador y los informes técnicos emitidos por el servicio correspondiente, a fin de estimar si la oferta puede o no ser cumplida. Queda claro, pues, el margen de discrecionalidad técnica que rige en esta materia, resultando de aplicación la ya conocida y reiterada doctrina jurisprudencial que ha sido invocada por este Tribunal en muchas de sus resoluciones. Así, la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de septiembre de 2009 (RJ 2010\324) señala que <<(…) la discrecionalidad técnica parte de una presunción de certeza o de razonabilidad de la actuación administrativa, apoyada en la especialización y la imparcialidad de los órganos establecidos para realizar la calificación. De modo que dicha presunción "iuris tantum" sólo puede desvirtuarse si se acredita la infracción o el desconocimiento del proceder razonable que se presume en el órgano calificador, bien por desviación de poder, arbitrariedad o ausencia de toda posible justificación del criterio adoptado, bien por fundarse en patente error, debidamente acreditado



por la parte que lo alega. Por ello, la discrecionalidad técnica reduce las posibilidades de control jurisdiccional sobre la actividad evaluadora de los órganos de la Administración prácticamente a los supuestos de inobservancia de los elementos reglados del ejercicio de la potestad administrativa y de error ostensible o manifiesto, quedando fuera de ese limitado control aquellas pretensiones de los interesados que sólo postulen una evaluación alternativa a la del órgano calificador, moviéndose dentro del aceptado espacio de libre apreciación, y no estén sustentadas con un posible error manifiesto.>>”

Este parecer es también refrendado por otros Órganos de resolución de recursos contractuales. Citamos a título de ejemplo la Resolución 811/2014, de 31 de octubre, del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, cuyo tenor es el siguiente: << (...) debe tenerse presente que, como se ha advertido también en la resolución 42/2013, en esta materia ha de partirse de “una constatación fundamental, cual es la discrecionalidad técnica con que cuenta la Mesa de contratación (y, en última instancia, el Órgano de contratación) a la hora de valorar la suficiencia de la justificación aportada por las empresas cuyas ofertas se encuentran incursas en valores anormales o desproporcionados”. En efecto, la valoración acerca de la posibilidad de cumplimiento del contrato por parte de la empresa que se encuentra en “baja temeraria”, con base en la justificación presentada por la empresa y en los informes técnicos recabados al efecto, constituye una manifestación particular de la denominada <<discrecionalidad técnica>> de la Administración.>>

Así las cosas, hemos de efectuar, a modo de conclusión, dos consideraciones:

1ª) Que la secuencia de actuaciones realizadas en el seno del procedimiento de adjudicación pone de manifiesto que, desde un punto de vista formal, se ha respetado el procedimiento legal descrito en el artículo 152 del TRLCSP para determinar si una oferta debe ser o no excluida de la licitación por incluir valores anormales o desproporcionados.



2ª) Que nada aduce el escrito de recurso para desvirtuar la decisión última del órgano de contratación de admitir la viabilidad de la oferta adjudicataria. En efecto, la recurrente realiza un juicio técnico paralelo sobre la imposibilidad de cumplimiento de la oferta adjudicataria, sin tener en cuenta ni combatir las razones que han llevado a su admisión con base en la justificación aportada por la UTE ALSA-BACOMA, resultando además que, según los datos históricos de demanda e ingresos reales provenientes de años anteriores, las bajadas ofertadas por la citada UTE incursas inicialmente en valores anormales se concentran en segmentos de escasa demanda y no en la tarifa especial del aeropuerto, cuya ruta supone el 86,4% de los viajeros/año y el 90% de ingresos del contrato, argumento este que no es desdeñable, a juicio de este Tribunal, a la hora de estimar la coherencia y viabilidad de la oferta presentada.

Con base en las consideraciones realizadas, procede desestimar íntegramente el recurso interpuesto.

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

ACUERDA

PRIMERO. Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **AUTOCARES JOSÉ GONZÁLEZ, S.L.** contra la resolución, de 9 de febrero de 2016, de la Consejería de Fomento y Vivienda por la que se adjudica el contrato denominado “Gestión de servicios públicos, modalidad concesión, de transporte regular de viajeros por carretera de uso general entre Granada – Aeropuerto – Cacán (VJA-400)”, promovido por la Dirección General de Movilidad de la citada Consejería (Expte. 2014/000081)

SEGUNDO. Declarar que no se aprecia temeridad o mala fe en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de multa en los términos



previstos en el artículo 47.5 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

TERCERO. Acordar, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47.4 del TRLCSP, el levantamiento de la suspensión del procedimiento cuyo mantenimiento fue acordado por este Tribunal en resolución de 28 de marzo de 2016.

CUARTO. Notificar la presente resolución a los interesados en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma sólo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 letra K) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

