



Emitir resolución de recursos

1. Generar resolución de recursos

Encargado	Kimberly Montenegro Rivera		
Fecha/hora gestión	27/10/2023 11:48	Fecha/hora resolución	31/10/2023 11:25
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072023000001355
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2023LY-000001-0010900001	Nombre Institución	Municipalidad de Paraíso
Descripción del procedimiento	Compra de 4 Camiones recolectores de residuos sólidos		

2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002023000001360	03/10/2023 22:57	MARTHA CAROLINA GOMEZ RODRIGUEZ	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Rechazo de plano (Le	Por falta de fundamen
8002023000001359	03/10/2023 17:59	EDGARDO ALBERTO WAGNER ZAMORA	MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA	Parcialmente con luga	No aplica
8002023000001358	03/10/2023 17:21	JOHAN JOSUE SOLANO ROJAS	AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO CORI SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con luga	No aplica
8002023000001355	03/10/2023 16:22	DANIEL CRUZ PORRAS	M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con luga	No aplica

3. *Validaciones de control

☒ Tipo de procedimiento

☒ En tiempo

☒ Prórroga de apertura de ofertas

☒ Legitimación

☒ Quién firma el recurso

☒ Firma digital

☒ Cartel objetado

☒ Temas previstos

4. *Resultando

I. Que el tres de octubre de dos mil veintitrés, las empresas **EUROBUS SOCIEDAD ANÓNIMA, MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA, AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO CORI SOCIEDAD ANÓNIMA y M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA** presentaron ante la Contraloría General de la República mediante el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), recursos de objeción en contra del pliego de condiciones citado en el resultando que antecede.

II. Que mediante auto del cuatro de octubre de dos mil veintitrés, esta División confirió audiencia especial a la Administración para que se refiriera a los mencionados recursos de objeción, diligencia atendida el dieciséis de octubre de dos mil veintitrés.

III. Que mediante auto del dieciocho de octubre de dos mil veintitrés, esta División confirió una prevención de información a la Administración para que atendiera la respuesta en el formulario dispuesto para tal efecto en el sistema, diligencia atendida el veintitrés de octubre de dos mil veintitrés.

IV. Que la presente resolución se emite dentro del plazo de ley, y en su trámite se han observado las prescripciones legales y reglamentarias correspondientes.

5. *Considerando

5.1 - Recurso 8002023000001360 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA

Recurso de objeción – modificaciones, aclaraciones, prórrogas - Argumento de las partes

En relación con el argumento de las partes, remítase a los apartados del expediente electrónico del recurso.

Recurso de objeción – modificaciones, aclaraciones, prórrogas - Argumentación de la CGR

Rechazo de plano por improcedencia manifiesta (Artículo 245 RLGCP) ▼

I. SOBRE CONSIDERACIONES GENERALES. a) Sobre el ejercicio económico del 2023.: De conformidad con el artículo 11, Capítulo IV, Título IV de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas No. 9635 del 3 de diciembre de 2018 y el Decreto Ejecutivo No. 41641-H, Reglamento al Título IV de la Ley No. 9635, Responsabilidad Fiscal de la República, se recuerda a la Administración licitante, su deber de verificar desde la fase de presupuestación de la contratación, el cumplimiento al límite de regla fiscal previsto para el ejercicio económico del año 2023, así como el marco de presupuestación plurianual dispuesto en el artículo 176 de la Constitución Política. Para estos efectos, la Administración deberá adoptar las medidas de control interno necesarias para verificar que el monto asignado a la contratación que se licita cumple con dichas disposiciones, debiendo advertirse que su inobservancia podría generar responsabilidad administrativa del funcionario, conforme lo regulado en el artículo 26 de la citada Ley. **b) Sobre los días de suspensión en SICOP.:** Resulta de vital importancia señalar que mediante la resolución R-DCA-00099-2023 de las catorce horas del trece de octubre del dos mil veintitrés, se resolvió con fundamento en los artículos 95 y 97 de la Ley General de Contratación Pública y la Circular MH-DCoP-CIR-0087-2023 del veintidós de setiembre de dos mil veintitrés, de la Dirección de Contratación Pública del Ministerio de Hacienda, suspender el cómputo del plazo, en todas las gestiones que atiende la División de Contratación Administrativa en el conocimiento de los recursos de objeción al cartel y los recursos contra el acto final de los procedimientos de contratación que se tramitan en el Sistema Integrado de Compras Públicas, durante el período comprendido entre el diecinueve y el veintidós de octubre de dos mil veintitrés inclusive, reanudándose los plazos el día veintitrés de octubre de dos mil veintitrés.

II. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO DE EUROBUS SOCIEDAD ANÓNIMA.: **a) Sobre el tipo de freno del motor. Criterio de la División.** La recurrente objeta el freno auxiliar de motor a las válvulas y al escape, y señala que el sistema de frenado del camión Scania de su representada tiene un sistema de frenado que brinda resultados superiores a los pedidos por el pliego cartelario, por lo que solicita modificar dicha cláusula para que permita freno de motor a las válvulas o freno de motor al escape o retardador. Manifiesta que la cláusula objetada impide la participación de su representada y que esta no tiene razón de ser, ya que el camión que ofrece brinda una mayor potencia de frenado utilizando sistemas más avanzados y de última tecnología, tal y como lo describe el dictamen técnico que se acompaña. Explica que el freno de motor a las válvulas, actúa en conjunto con el freno de motor al escape, lo cual permite que el motor se descompresione ayudando al frenado, para restar velocidad al motor, pero no necesariamente detiene el vehículo al 100%. Y que en cambio, el retardador, es accionado a la caja de cambios, y funciona sobre el conjunto de ejes de tracción proporcionando un frenado más acorde a las necesidades, que se presenten, el cual puede ser controlado por el operador, ya que viene con 05 posiciones de frenado y que este sistema sí logra detener el vehículo al 100%. Adjunta como prueba el informe técnico N. HC2208M-3 del 02 de octubre del 2023, suscrito por Andrés Rodríguez Chaverri, autorizado por el CFIA para la certificación de camiones de carga, específicamente en capacidad de peso, arrastre y dimensiones, quien indica que el sistema de frenos a las válvulas es un diseño de freno de los años 70, debido a los constantes avances tecnológicos el freno a las válvulas es sustituido por retardadores magnéticos o hidráulicos, los que garantizan una mayor confiabilidad de frenado. Los retardadores son más seguros que los frenos a las válvulas, ya que por diseño ofrecen un mayor nivel de resistencia al avance en comparación al sistema de freno de motor interno. Además, indica que los frenos tipo retardador permiten ser operados de forma automática y manual, permitiendo distintos niveles de frenado de acuerdo a las condiciones de la carretera y esto es exclusivo de este tipo de sistema. La Administración ante este alegato señala que la solicitud de aplicación del freno de motor a las válvulas obedece a una condición técnica particular dado que los camiones recolectores transportan cargas indivisibles por caminos con pendientes elevadas y de alta peligrosidad, las labores son diarias y normales de la Municipalidad. Manifiesta que la solicitud de esa capacidad de frenado y específicamente a las válvulas a nivel de operación, tiene una particularidad que no tiene el retardador hidráulico y es que su eficiencia y capacidad de frenado está determinada únicamente por el giro de motor, condición indispensable para operar con los 22.500kg de peso bruto vehicular, con una carga indivisible y por una pendiente de alta peligrosidad, situaciones normales que se dan en los caminos por donde transitan sus camiones. Adicionalmente indica la Administración que el sistema de retardador hidráulico requiere de un componente adicional, un alto costo adicional por mantenimiento preventivo de este componente, requiere capacitación para operadores para el uso adecuado, para no afectar este y otros componentes y ocasiona que el camión sea más pesado, por lo que rechaza la solicitud de modificación. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *“Con freno auxiliar de motor a las válvulas y al escape.”* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”]. Al respecto se tiene que la recurrente se restringe a solicitar que se modifique la cláusula para que se permita freno de motor a las válvulas o freno de motor al escape o retardador, aportando criterio técnico que habla de los beneficios de dicho sistema de frenos, por su parte la Administración indica que en el pliego no se permite el retardador en razón de las condiciones de los caminos transitados por los camiones recolectores de basura en su comunidad y por el alto costo adicional de mantenimiento preventivo de dicho componente y por requerir capacitación de los operadores para el uso adecuado, de manera que no logra acreditar la recurrente con la prueba aportada, que las características del tipo de freno propuesto se ajustan de mejor manera al tipo de camino a transitar por estos vehículos, de forma que la modificación propuesta acredite que se dirige a la satisfacción del interés público así como la seguridad de los ocupantes del camión y los transeúntes. Aunado a lo anterior omite aportar la recurrente una equiparación de los costos en los que se incurre según los diferentes sistema de frenado y cómo impactan de igual o similar manera los costos de mantenimiento o reparación. Así las cosas, ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGC, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde rechazar de plano el recurso. **b) Sobre la condición de no utilizar UREA automotriz Criterio de la División.** La objetante indica con respecto a la solicitud de la Administración de que el vehículo ofertado no debe utilizar urea automotriz, que dicho aditivo se requiere para lograr la eliminación de las emisiones contaminantes. Indica que en el estudio de mercado realizado por la Administración salió que tres marcas sí utilizan urea y que 1 marca no la utiliza y por tanto no hay fundamento técnico para incluir este requisito el cual genera una limitación. Por tanto solicitan eliminar dicha condición o señalar que el vehículo debe contar con Tier III o superior y permitir el uso o no de urea según el motor a utilizar. Adjunta como prueba el informe técnico N. HC2208M-3 del 02 de octubre del 2023, suscrito por Andrés Rodríguez Chaverri, autorizado por el CFIA para la certificación de camiones de carga, específicamente en capacidad de peso, arrastre y dimensiones, quien indica que los controles de emisiones de motores tanto europeos como americanos buscan como finalidad única la disminución de contaminantes y consumo de combustible mediante la utilización de tecnologías que permiten una mayor presión en la inyección del diesel, mayor flujo de aire y recirculación de gases, que al final no sólo favorecen al ambiente, sino que garantizan un menor consumo de combustible, lo cual se traduce en un ahorro para la Municipalidad. La Administración ante este alegato señala que no se está incumpliendo con el Reglamento para el control de las emisiones contaminantes mediante No. 39724 MOPT-MINAE, el cual sólo señala un estándar de emisiones para los vehículos de carga liviana, por lo que no aplica a los camiones. Por otra parte, la Administración manifiesta que tiene muy definida su necesidad y contenido presupuestario para el adecuado mantenimiento preventivo y correctivo, como también del contenido presupuestario

operativo que conlleva la no adquisición del aditivo urea debido a que los camiones que actualmente posee no lo requieren. Sobre la manifestación de la objetante de poder ofrecer camiones con la normativa Euro 5 con y sin urea, expresa la Administración que investigó y considera que no es de recibo contemplar la normativa Euro 5 sin Urea debido a que el estudio mercado arrojó que camiones con normas de emisiones superiores a la Euro 3, Tier I, requieren del aditamento llamado urea, a excepción de la objetante que es el único oferente que cuenta con la ventaja de la no utilización de urea con normas superiores a la Euro 3, Tier I, en comparación a los demás oferentes del mercado, razón que sería una ventaja indebida desde un inicio. Por otro lado también señala la Administración que el no utilizar urea le permite a la Municipalidad un ahorro considerable en la compra y almacenamiento, además de otros aspectos de logística. Manifiesta también la Administración que el motor Euro 5 es muy sensible al porcentaje de azufre en diésel, necesita utilizar diésel de 50ppm (partículas por millón), el motor Euro 5 sin uso de urea, genera mucho hollín con diésel S50, diésel que es que se utiliza en Costa Rica y a su vez contamina el aceite del motor disminuyendo su calidad, funcionalidad y rendimiento. Señala la Administración que la recurrente no aportó documentación suficiente como carga de la prueba, y sin esa información, no puede valorar, o comprobar lo indicado en este punto de forma técnica, fehaciente y real. Y por tanto señala que rechaza la solicitud de modificación. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *“Norma de Emisión Euro 3 o EPA 98 o su equivalente que se encuentre vigente según el Reglamento para el Control de las emisiones contaminantes N°39724 MOPT-MINAE. • El vehículo ofertado no debe utilizar UREA automotriz. El No utilizar UREA automotriz le permite a la Municipalidad el ahorro en la compra y almacenamiento, además de otros aspectos de logística. Así mismo se considera que la colocación de un tanque más (el de la urea) en cuatro camiones municipales no es ninguna mejora ambiental, por el contrario condiciona aún más el propósito de disminuir el impacto de las partículas y el efecto de la contaminación por sulfuros y óxido nitroso que se generan en el motor y salen por el escape de los motores diésel.”* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. Como se aprecia, la recurrente se restringe a solicitar que se modifique la cláusula para que se permitan camiones con la norma Euro V y por consiguiente camiones que utilicen o no urea, aportando criterio técnico que habla de las características de dicho aditivo, pero omite aportar criterio de experto o de fábrica donde se manifieste y acredite que la diferencia entre lo requerido en el pliego de condiciones y lo propuesto por la recurrente no perjudica en temas de ambiente, ahorro y logística a la Administración, señalando los costos en el uso de camiones con una u otra norma, de forma que se realizara una equiparación de las normas solicitadas en el pliego y la norma propuesta con el fin de justificar que el cambio requerido permite de igual o mejor manera la obtención del fin público perseguido en similares condiciones presupuestarias. De forma que, ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde rechazar de plano el recurso. Se remite a la *“Consideración de Oficio”* incorporada en el considerando *“IV. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO DE MAQUINARIA Y TRACTORES, LIMITADA (MATRA).: b) Sobre la norma de emisión euro 5 o EP 98.”* c) Sobre certificación de la transmisión del camión a ofertar. Criterio de la División. La objetante con respecto a la solicitud de la certificación emitida por el fabricante del vehículo donde se indique que la transmisión ofrecida es apta y diseñada para la aplicación de camión recolector de residuos, indica que la suscripción de la certificación por un ingeniero certificado también garantiza una configuración idónea y un correcto funcionamiento de la transmisión, señala que también el pliego solicita un diagrama de la distribución de pesos y dimensiones del camión elaborada por un ingeniero, lo cual valida que un ingeniero posee gran peso en el país y demuestra que tienen ciertas competencias, conocimientos y habilidades, lo cual los facultada para emitir una certificación de carácter técnico. Por lo que solicita se permita que la certificación sobre la transmisión del camión sea apta para un camión recolector de residuos. La Administración ante este alegato señala que es importante que el camión cuente con certificación del fabricante donde se señale que la transmisión es apta y diseñada para la recolección de residuos, debido a sus constantes y largos recorridos que deben transitar aunado a las constantes paradas provocando un desgaste acelerado que incurre en altos costos de mantenimiento en caja de cambios y embrague. Por lo que señala que no es de recibo la certificación de un ingeniero especialista en pesos y dimensiones, y no en transmisión, de manera tal que rechaza la solicitud de ampliación de la cláusula. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *“• Puede ser Manual, Automática o Automatizada. Indicar tipo de transmisión ofrecida. Al tratarse el objeto contractual de camiones para recolección de residuos sólidos (basura), el fabricante de la transmisión deberá emitir certificación original en idioma español en la que certifique que la transmisión ofrecida es apta y diseñada para aplicación en recolección residuos sólidos (basura), así se garantiza una configuración idónea y su correcto funcionamiento. Todas las certificaciones expedidas en el extranjero deberán cumplir con el proceso legal de nacionalización (consularización).”* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. Sobre el particular se debe señalar que la recurrente se restringe a solicitar que se modifique la cláusula para que se permita aportar certificación sobre la transmisión del camión a ofertar suscrita por un ingeniero, sin embargo omite demostrar cómo este requisito limita o impide su participación de manera que acredite las razones por las cuales se le imposibilita aportar la certificación suscrita por el fabricante el vehículo, tampoco logra demostrar cómo una certificación emitida por el fabricante que conoce a primera mano las características y capacidades de su equipo va a contar con la misma validez que aquella emitida por un ingeniero, justificando así que la propuesta de modificación le permite a la Administración obtener los mismos resultados y credibilidad que con el requerimiento original incorporado en el pliego de condiciones, y por su parte la Administración señala la importancia de contar con certificación del fabricante donde se señale que la transmisión es apta y diseñada para la recolección de residuos, de forma que ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde rechazar de plano el recurso. d) Sobre el sistema de calificación. Criterio de la División. El objetante indica con respecto al sistema de evaluación que este no se encuentra vinculado al objeto contractual. Señala que en Costa Rica existen programas para demostrar la sustentabilidad de los servicios que brinda la empresa como el certificado de carbono neutral, el certificado ISO 14001, el certificado de programa bandera azul, y el certificado de Euro V, y señala que todas tienen en común la sustentabilidad de los procesos o servicios y que dentro del pliego de condiciones se incluyen tres de las citadas, dando mayor relevancia a uno que otro, lo cual demerita o desacredita el esfuerzo de cada oferente para obtener la certificación de acuerdo a sus necesidades. Por lo que solicitan incorporar la Euro V dentro del sistema de evaluación y también solicita indicar cuáles fueron los criterios técnicos que determinaron que la evaluación de

critérios sustentables deben ser diferentes ya que la norma no indica que tenga mayor relevancia alguna de ellas. La Administración ante este alegato señala que el sistema de evaluación es un factor discrecional y que en el estudio se corroboró que potenciales oferentes cuentan en la actualidad con las certificaciones consideradas, por lo que no se limita la participación. Señala que incluye nuevamente el estudio de mercado donde se consideró la inclusión del factor de evaluación. Y concluye que se rechaza la solicitud de incluir la Euro V, por las razones ya señaladas. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: “2. Criterios ambientales 15% : Criterios ambientales, se incluye en acato al Decreto 42709-H-MICITT-MTSS-MINAE y CIRCULARES DGABCA-0049-2021, Mejoras en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) Y CIRCULAR DGABCA-NC-0015- 2021. Información sobre la inclusión de criterio sustentables (ambientales, económicos, sociales, de innovación) en los pliegos de condiciones de compra pública emitida por el Ministerio de Hacienda. El oferente que cuente con certificaciones de carácter ambiental o social, otorgados por instituciones u organizaciones competentes, que permitan determinar que la empresa realiza acciones en materia de gestión ambiental, obtendrá el puntaje según la tabla anexa: Criterios Ambientales Porcentaje Certificación Carbono neutral 15 % Certificación Bandera azul 5 % Otras 1 % / Con el fin de cumplir con los fines y metas del Estado costarricense en materia ambiental que corren en la actualidad y para contribuir a alcanzar la meta nacional propuesta de ser carbono-neutral, se requiere que las empresas participantes cuenten con certificados de bandera azul y/o carbono neutral. Garantizando que este punto impacte directamente sobre la huella ambiental que busca la carbono neutralidad en Costa Rica, se evaluará las certificaciones de la siguiente manera: En cuanto a La carbono neutralidad es un proceso donde la organización debe hacer un inventario de sus gases de efecto invernadero, reducir sus emisiones y compensar aquellas emisiones que no pudieron ser evitadas (se debe de presentar certificación y los informes e inventarios donde se indica que la empresa ha logrado llevar a cabo los parámetros antes mencionados). En cuanto a Bandera Azul se debe presentar las certificaciones y los informes pertinentes de los parámetros ambientales que la organización presentó para su evaluación de manera que el reporte refleje información pertinente con el cual optó para obtener el galardón. Se ha dado una calificación diferente de acuerdo al certificado con que cuenta cada institución, esto de acuerdo al criterio del área de Gestión Ambiental Municipal quienes consideran que es más difícil obtener el Certificado de carbono neutralidad que el de Bandera Azul Ecológica por los requisitos que se deben cumplir. Nota: La máxima puntuación será 15%, si algún participante cumple con ambas obtendrá 15%.” [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”]. La recurrente se restringe a solicitar que se incorporen dentro del expediente los estudios técnicos y de mercado que realizó la Administración para fundamentar el sistema de evaluación y solicitan incorporar la Euro V como un factor a evaluar, pero omite señalar cómo le limita su participación la cláusula objetada y omite también aportar criterio técnico donde se manifieste y acredite las características de cada factor de evaluación, determinando cuál es el objetivo de cada uno y justificando cómo cada uno de ellos no se encuentra relacionado con el objeto contractual, tampoco presenta un ejercicio donde se determine cuáles de los oferentes o fabricantes cuentan con este tipo de certificaciones, demostrando que en la realidad del mercado nacional no es factible otorgar la puntuación definida en el pliego de condiciones o al menos no es congruente el aporte de porcentajes más altos para certificaciones de igual categoría, de manera tal que la recurrente demostrara mediante prueba idónea su posición y solicitud. Por su parte la Administración señala que mediante el estudio realizado se visualizan oferentes que cumplen con certificaciones ambientales de forma que rechaza eliminar los criterios ambientales incluidos en el pliego. Así las cosas, ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde rechazar de plano el recurso.

5.2 - Recurso 8002023000001359 - MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA

Condiciones invariables (admisibilidad) - Argumento de las partes

En relación con el argumento de las partes, remítase a los apartados del expediente electrónico del recurso.

Condiciones invariables (admisibilidad) - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar (Ley 9986)



I. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO DE MAQUINARIA Y TRACTORES, LIMITADA (MATRA): a) Sobre el tipo de freno. Criterio de la División. La objetante indica con respecto al freno auxiliar de motor que para poder ofertar un camión Cummins Modelo 15L9 con freno auxiliar de motor a las válvulas, marca Jacobs, requiere que se amplíe el tipo de freno de motor y se acepte freno de motor a las válvulas, el cual proporciona una acción de retardo o desaceleración a las ruedas del camión, permitiendo un mejor control del camión sin tener que usar los frenos de servicio. Concluye que dicha solicitud no constituye una desmejora ni perjudica la operación, señala que no hay criterio técnico que no permita incluir este tipo de freno. Y solicita que se modifique la cláusula para que se lea: *"Con freno auxiliar de motor a las válvulas y al escape, o, con freno de motor a las válvulas"*. La Administración ante este alegato señala que la solicitud de inclusión de la recurrente ya se encuentra en el pliego, por lo que no procede el cambio y no se limita su participación, de forma que rechaza la solicitud. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por la objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *"Con freno auxiliar de motor a las válvulas y al escape."* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado "[2. Información de Cartel]", ingresar a "2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]", en la nueva ventana "Ingreso del pliego de condiciones", en el apartado "[F. Documento del cartel]", ver el documento número 1 denominado "Especificaciones" y consultar el adjunto "Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)". De forma que la recurrente se restringe a solicitar que se modifique la cláusula para que se permita freno de motor a las válvulas, por su parte la Administración indica que el pliego de condiciones ya lo permite, de manera que no se aprecia cuál es la diferencia entre lo solicitado en el pliego y la solicitud de modificación de la recurrente, omitiendo aportar criterio de experto o de fábrica donde se manifieste y acredite que existe una diferencia entre lo requerido en el pliego de condiciones y lo propuesto por la recurrente, de forma que se realizará una equiparación de ambos sistemas de frenado, detallando las funciones, características y costo de mantenimiento u otros con el fin de justificar que el cambio propuesto permite de igual o mejor manera la obtención del fin público perseguido en similares condiciones. Así las cosas, ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGCP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde **rechazar de plano el recurso.**

b) Sobre la norma de emisión euro 5 o EP 98. Criterio de la División. La objetante indica con respecto a las normas de emisión que el Reglamento para el control de las emisiones contaminantes N°39724 MOPT-MINAE, no establece cuál es el estándar de emisión mínima que deben cumplir los vehículos de carga pesada, como los camiones recolectores que pretende adquirir la Municipalidad, a diferencia de lo que sí ocurre con los vehículos livianos los cuales deben cumplir como mínimo con el estándar de emisiones Euro IV, TIER II o superior. Manifiesta que esto significa que en Costa Rica no hay reglamentación que exija una certificación con un estándar de emisión de gases mínimo para camiones. Agrega que por su parte la norma Euro V es una normativa ambiental que busca reducir la emisión de contaminantes en los vehículos a combustión diésel. Señala que la reducción de las emisiones en la norma Euro V disminuye el riesgo de afectación sobre la población de enfermedades cardiovasculares y respiratorias, con la reducción del dióxido de azufre se reduce el impacto con las partículas de aire lo que produce la lluvia ácida. Y con respecto al motor de los camiones indica que la Municipalidad ha establecido que no deben utilizar UREA automotriz, no obstante expresa que UREA corresponde a un reactivo líquido específico para la aplicación vehicular, el cual se inyecta en el catalizador y produce la reacción química que transforma el óxido de nitrógeno (NOx) en nitrógeno y vapor de agua, reduciendo significativamente los niveles de emisiones contaminantes. Manifiesta que todos los vehículos que usan urea tienen un tanque especial identificado con tapa azul y que el consumo representa, aproximadamente, el 5% del consumo del diésel, que una recarga dura 3 o 4 tanques de diésel, que el mismo estará disponible en las principales redes de estaciones de servicio de todo el país, en concesionarios oficiales y talleres especializados de todo el territorio nacional, e incluso su representación lo comercializa. Concluye que no hay razón legal ni motivación técnica que restrinja ofrecer camiones con la norma Euro V, y por consiguiente, el uso de UREA. De igual forma, solicita que la Administración incorpore el estudio técnico que motiva la restricción del uso del UREA y la norma Euro V, y a partir de que se basa en señalar que la utilización de esta tecnología (UREA) no es una mejora ambiental. Por lo anteriormente descrito, solicita modificar el pliego de condiciones en este apartado, para que en su lugar se lea así: *"Norma de Emisión Euro 3, Euro 5 (máximo), o el equivalente a EPA 98, que se encuentre vigente según el Reglamento para el Control de las emisiones contaminantes N°39724 MOPT-MINAE."* La Administración ante este alegato señala que no utilizar urea en los vehículos permite un ahorro en la compra y almacenamiento, y aspectos de logística. Indica que colocar un tanque más en el camión no es una mejora, por el contrario condiciona aún más el propósito de disminuir el impacto de las partículas y contaminación. Indica la Administración que no es factible considerar la norma Euro 5 con urea ya que se realizó un estudio de mercado y se observó que camiones con normas de emisiones superiores a la Euro 3, Tier I, requieren líquido urea. Además indica que la objetante no aporta prueba, el precio de urea, puntos de distribución ni forma de usar el líquido, por lo que señala que rechaza la solicitud de modificación. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por la objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *"Norma de Emisión Euro 3 o EPA 98 o su equivalente que se encuentre vigente según el Reglamento para el Control de las emisiones contaminantes N°39724 MOPT-MINAE. • El vehículo ofertado no debe utilizar UREA automotriz. El No utilizar UREA automotriz le permite a la Municipalidad el ahorro en la compra y almacenamiento, además de otros aspectos de logística. Así mismo se considera que la colocación de un tanque más (el de la urea) en cuatro camiones municipales no es ninguna mejora ambiental, por el contrario condiciona aún más el propósito de disminuir el impacto de las partículas y el efecto de la contaminación por sulfuros y óxido nitroso que se generan en el motor y salen por el escape de los motores diésel."* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado "[2. Información de Cartel]", ingresar a "2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]", en la nueva ventana "Ingreso del pliego de condiciones", en el apartado "[F. Documento del cartel]", ver el documento número 1 denominado "Especificaciones" y consultar el adjunto "Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)". Como se aprecia, la recurrente se restringe a solicitar que se modifique la cláusula para que se permitan camiones con la norma Euro V y por consiguiente camiones que utilicen urea, sin embargo omite aportar criterio de fábrica o de experto mediante el cual se realice una equiparación entre los camiones con la Norma Euro V con uso de urea, y aquellos con Norma Euro III, EPA 98 o su equivalente - según lo solicitado en el pliego-, de forma que se acredite que en ambos casos existe una cantidad de emisiones similares o menores -en el caso de aquellos con Norma Euro V y Urea-, realizando un análisis comparativo de los costos, ventajas y desventajas de cada uno, la regularidad en la ejecución de mantenimientos, los costos asociados al uso de urea, señalando específicamente los lugares de venta y procedimiento para su uso. Por su parte la Administración señala que el no uso de urea permite un ahorro en la compra y almacenamiento, de forma que ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGCP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde **rechazar de plano el recurso.**

Consideración de oficio: Con respecto al estudio de mercado incorporado en el expediente, se aprecia un cuadro con los datos obtenidos donde se visualizan 8 posibilidades de vehículos recolectores, entre ellos las marcas SINOTRUCK, IVECO, VOLKSWAGEN, FOTON, FREIGHTLINER, MERCEDES BENZ E INTERNATIONAL, y donde se indica para cada marca la norma de emisión, resultando que cuatro marcas señalan que cuentan con la Norma Euro 5, dos con la Norma Euro 3, una con la Norma EPA 04 y una con la Norma EPA 98-2002 o Euro 3. También se aprecia un cuadro con los resultados de las preguntas realizadas a 5 oferentes, entre las preguntas se encuentra: *"¿Los camiones distribuidos por su empresa utilizan urea automotriz? ¿Puede ofrecer camiones que no utilicen urea automotriz?"*, y donde se observa que uno indicó que no utiliza, dos dijeron que si utiliza, uno señaló que *"Con y sin urea, depende de la especificación del EPA / EURO de motor"*

y uno dijo que “*Si utilizan urea automotriz. En caso se ofrecer camiones que no utilicen urea automotriz, el precio sería mayor a 110.000.000 colones por camión.*” De forma tal que no se observa en el estudio de mercado incorporado información sobre montos de ahorro o similar, por lo que se le previene a la Administración aportar el estudio del costo beneficio realizado para verificar el ahorro manifestado en la justificación de su posición de rechazo, donde se acrediten los ahorros en el uso de camiones con Norma Euro III, EPA 98 o su equivalente en comparación con camiones con la Norma Euro V y uso de Urea. En caso de no contar con dicho estudio el cual fue solicitado por la recurrente, y tomando en consideración que pareciera ser un hecho no controvertido que la normativa no establece de forma obligatoria una norma específica de emisiones para los camiones, se le ordena a la Administración que valore la posibilidad de establecer el cumplimiento de este requisito como una condición preferible y no obligatoria, en virtud de que se puede estar limitando injustificadamente la participación de potenciales oferentes. Otra opción sería, que la Administración valore la posibilidad de incorporar este requisito como aspecto evaluable, justificando la trascendencia, pertinencia y proporcionalidad con el objeto que se licita. De manera contraria, si la Administración determina que es un requisito obligatorio, deberá motivar técnicamente que dichas características resultan indispensables e incorporar el estudio de costo beneficio. **c) Sobre el plazo de entrega. Criterio de la División.** El objetante indica que el documento incorporado en el pliego de condiciones de SICOP, señala que los camiones se deben entregar en un plazo de 120 días naturales y que el formulario de SICOP señala 3 meses, ante lo anterior solicita equiparar y ampliar el plazo de entrega a un tiempo prudencial para que se concrete la entrega de las cuatro unidades requeridas por la Municipalidad, señala que se trata de camiones de recolección de basura con características técnicas muy específicas, lo que significa que, tanto el chasis como la caja de residuos deben ser configurados a partir de las necesidades que la Municipalidad expuso en el pliego de condiciones, que son específicas y propias de sus necesidades, por tal razón, manifiesta que es casi imposible que en el plazo estipulado por la Municipalidad se logre configurar, fabricar y trasladar hasta Costa Rica los cuatro camiones, a menos que los equipos ya se encuentren fabricados, o como mínimo, en proceso de fabricación. Por otra parte, señala que en el estudio de mercado que llevó a cabo la Municipalidad, de previo a promover la licitación se constata que la Municipalidad tenía claro que el plazo de entrega es un aspecto que debe ser tratado con cuidado, ya que no es un producto genérico lo que pretenden adquirir y señala como prueba una captura de imagen del FODA que realizó la Municipalidad para determinar, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del proceso de compra. Por lo anteriormente descrito, solicita ampliar el plazo de entrega a 160 días hábiles. La Administración ante este alegato señala que el argumento es razonable y justificado, sin embargo indica que existe un presupuesto que se debe ejecutar en tiempo y forma, por lo que acepta parcialmente y se modifica a 150 días hábiles, ya que no puede pretender los recurrentes que con el recurso de objeción se modifique a conveniencia de un oferente el pliego de condiciones. Por lo que modifica parcialmente e indica que dicha cláusula debe leerse de la siguiente manera: *“Plazo: El plazo para la entrega de los 4 camiones debe ser menor a 150 días hábiles contados a partir de la adjudicación. (se debe dejar constando en la Oferta el tiempo de entrega ofrecido). El adjudicatario avisará por escrito el día y hora de entrega, con al menos dos días hábiles antes de hacer efectiva la entrega del objeto contractual, con todos los accesorios y manuales, tal y como se solicita en el cartel. De no cumplir con ese requisito, se anotará en el acta de recepción parcial y se le asignará un plazo de tres días hábiles para que se reciba en su totalidad lo faltante, momento en que será emitida al acta de recepción del objeto contratado”*. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto al plazo de entrega, indicando lo siguiente: *“Plazo: El plazo para la entrega de los 4 camiones debe ser menor a 120 días naturales contados a partir de la adjudicación. (se debe dejar constando en la Oferta el tiempo de entrega ofrecido). El adjudicatario avisará por escrito el día y hora de entrega, con al menos dos días hábiles antes de hacer efectiva la entrega del objeto contractual, con todos los accesorios y manuales, tal y como se solicita en el cartel. De no cumplir con ese requisito, se anotará en el acta de recepción parcial y se le asignará un plazo de tres días hábiles para que se reciba en su totalidad lo faltante, momento en que será emitida al acta de recepción del objeto contratado.”* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. De acuerdo a lo señalado anteriormente, se constata que la objetante se restringe a solicitar la variación en el plazo de entrega señalando una serie de factores que justifican la ampliación, a raíz de lo cual la Administración accede a pasar de 120 días naturales a 150 días hábiles el plazo de entrega, no obstante el objetante solicitó ampliar a 160 días hábiles, por lo que aún existe una diferencia entre la solicitud de la recurrente y la modificación de la Administración de 10 días hábiles, y al respecto la recurrente omite acreditar paso a paso cada una de las etapas desde la obtención de los suministros o materias para la fabricación del camión hasta la entrega en el lugar solicitado en el pliego, de forma que estableciera de forma clara y detallada los plazos mínimos que requiere cada una de las etapas para materializar la entrega del objeto contractual y de ahí justificar los 160 días hábiles requeridos. No obstante, la Administración señala que ampliará el plazo de entrega a 150 días hábiles, realizando por tanto un allanamiento parcial de la solicitud. Así las cosas, y de acuerdo al allanamiento parcial, se procede declarar **parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

5.3 - Recurso 8002023000001358 - AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO CORI SOCIEDAD ANONIMA

Plazo de entrega - Argumento de las partes

En relación con el argumento de las partes, remítase a los apartados del expediente electrónico del recurso.

Plazo de entrega - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar (Ley 9986)



I. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO DE AUTOCAMIONES DE COSTA RICA, AUTOCORI.: a) Sobre el plazo de entrega. Criterio de la División. La recurrente en primer lugar manifiesta que es distribuidor exclusivo para Costa Rica del fabricante de camiones de trabajo marca IVECO y posteriormente objeta el plazo de entrega de los cuatro camiones a adquirir por la Municipalidad, establecido en 120 días naturales, y señala que dicho plazo limita la oportunidad de participar ya que no es un plazo razonable ni proporcional al objeto contractual. Como primera justificación de lo manifestado indica que existe un faltante de semiconductores, indispensables para los elementos electrónicos de los vehículos, provocado por la pandemia y la guerra entre Rusia y Ucrania, y presenta como prueba una noticia del periódico Madrid del año 2020, en el cual se señala que IVECO retrocedió a un 9% la producción durante el 2020, marcado por una contracción del conjunto del sector de la automoción y que las ventas bajaron. Como segunda justificación, señala un colapso en la cadena de producción de vehículos en la fábrica por el faltante de componentes, y adjunta como prueba una certificación suscrita por ON-HIGH WAY BRASIL LTDA, fabricante de los vehículos marca IVECO, donde se confirma la información brindada por AUTOCORI, sobre el impacto que tienen los plazos de producción de ruptura de las cadenas de abastecimiento en la industria automotriz tanto por el COVID como la guerra en Ucrania y Rusia, se suma la faltante de semiconductores que son de vital importancia para la fabricación de vehículos, situaciones no ajenas a la fábrica de IVECO, por lo cual expresa que como fabricante se ve limitado a comprometerse a los plazos de producción inferiores a 180 días hábiles. Como tercera justificación, señala que debido a las especificaciones técnicas del pliego y la cantidad de camiones solicitados, los mismos deben ser fabricados para cumplir con todos los aspectos técnicos y como cuarta y última justificación señala que se debe tomar en cuenta la fabricación y ensamblaje de los compactadores de basura en Costa Rica, una vez disponga del chasis para homologar el equipo y las pruebas para corroborar su buen funcionamiento. Concluye solicitando ampliar el plazo de entrega a 180 días hábiles. La Administración ante este alegato señala que el argumento es razonable y justificado, sin embargo indica que existe un presupuesto que se debe ejecutar en tiempo y forma, por lo que acepta parcialmente la propuesta y modifica a 150 días hábiles el plazo de entrega, concluye indicando que no pueden pretender los recurrentes que con el recurso de objeción se modifique a su conveniencia el pliego de condiciones. Por lo que modifica parcialmente e indica que dicha cláusula debe leerse de la siguiente manera: *"Plazo: El plazo para la entrega de los 4 camiones debe ser menor a 150 días hábiles contados a partir de la adjudicación. (se debe dejar constando en la Oferta el tiempo de entrega ofrecido). El adjudicatario avisará por escrito el día y hora de entrega, con al menos dos días hábiles antes de hacer efectiva la entrega del objeto contractual, con todos los accesorios y manuales, tal y como se solicita en el cartel. De no cumplir con ese requisito, se anotará en el acta de recepción parcial y se le asignará un plazo de tres días hábiles para que se reciba en su totalidad lo faltante, momento en que será emitida al acta de recepción del objeto contratado"*. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto al plazo de entrega, indicando lo siguiente: *"Plazo: El plazo para la entrega de los 4 camiones debe ser menor a 120 días naturales contados a partir de la adjudicación. (se debe dejar constando en la Oferta el tiempo de entrega ofrecido). El adjudicatario avisará por escrito el día y hora de entrega, con al menos dos días hábiles antes de hacer efectiva la entrega del objeto contractual, con todos los accesorios y manuales, tal y como se solicita en el cartel. De no cumplir con ese requisito, se anotará en el acta de recepción parcial y se le asignará un plazo de tres días hábiles para que se reciba en su totalidad lo faltante, momento en que será emitida al acta de recepción del objeto contratado."* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado "[2. Información de Cartel]", ingresar a "2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]", en la nueva ventana "Ingreso del pliego de condiciones", en el apartado "[F. Documento del cartel]", ver el documento número 1 denominado "Especificaciones" y consultar el adjunto "Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)"]. De acuerdo a lo señalado anteriormente, se constata que la objetante solicita la variación en el plazo de entrega señalando una serie de factores que según su posición justifican la ampliación, factores que logra demostrar mediante la prueba aportada ya detallada, a raíz de lo cual la Administración accede a pasar de 120 días naturales a 150 días hábiles para el plazo de entrega, no obstante la objetante solicitó ampliar a 180 días hábiles, por lo que aún existe una diferencia entre la solicitud de la recurrente y la modificación de la Administración de 30 días hábiles, y al respecto es indispensable señalar que a pesar de que la recurrente logra acreditar las situaciones que generan atrasos en la fabricación y entrega del objeto contractual, omite acreditar paso a paso cada una de las etapas desde la obtención de los suministros o materias para la fabricación del camión hasta la entrega en el lugar solicitado en el pliego -siempre tomando en cuenta las situaciones ya previstas de la realidad mundial-, de forma que estableciera de forma clara y detallada los plazos mínimos que requiere cada una de las etapas para materializar la entrega del objeto contractual y de ahí justificar los 180 días hábiles requeridos; tampoco acreditó que no existe en el mercado otro oferente que pueda cumplir con el plazo indicado en el pliego de condiciones o realizar una comparación de los plazos de entrega de otros oferentes para acreditar el impacto que también sufren de manera generalizada otras marcas. Por su parte la Administración señala que existe un presupuesto que se debe ejecutar en tiempo y forma, sin embargo dicha justificación no es clara en tanto nos encontramos ante una compra de cantidad definida, por lo que debe la Administración justificar de acuerdo al cronograma de la contratación los motivos en virtud de los cuales considera que por razones presupuestarias no podría ejecutar el objeto en un plazo de 180 días hábiles, sin que quede claro cómo cambiaría el escenario ante una entrega de 150 días hábiles, partiendo de que en ambos casos la ejecución se llevaría a cabo en el próximo período presupuestario. Así las cosas, la Administración señala que ampliará el plazo de entrega a 150 días hábiles, realizando por tanto un allanamiento parcial de la solicitud, por lo que corresponde declarar **parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

5.4 - Recurso 8002023000001355 - M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA

Sistema de evaluación – Factor de evaluación - Argumento de las partes

En relación con el argumento de las partes, remítase a los apartados del expediente electrónico del recurso.

Sistema de evaluación – Factor de evaluación - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar (Ley 9986)

I. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO DE MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA.: a) Sobre la capacidad de carga. Criterio de la División. El objetante indica que al solicitar un eje delantero y dos traseros (tándem), se está ante un camión que la Ley de Tránsito denomina camión unitario 6x4, y que la máxima carga que se le otorga es de 6.000 kgrs en el eje delantero y 16.500 kgrs en el eje trasero (tándem), lo que suma un total de 22.500 kilogramos. Al solicitar una carga útil legal mínima de 10.000 kilogramos, si esta se resta a los 22.500 kgs máximo que se autoriza, hay un sobrante de únicamente 12.500 kgs. Continúa señalando que en el mercado costarricense las cajas recolectoras que se distribuyen poseen un peso aproximado a 6.000 kilogramos, por lo que sólo quedan 6.500 kilogramos, y los camiones 6x4 como el solicitado oscila su peso entre 8 y 10 mil kilogramos, por lo que es imposible poder obtener en la tarjeta de pesos y dimensiones la carga útil mínima legal solicitada. Y también señala que al solicitar una compactación de 440 kg/m³, y la caja solicitada es de 19 m³, si se multiplica 19x440 da como resultado 8.330 kgrs, lo cual es menor a lo solicitado de carga útil legal mínima de 10.000 kilogramos. Por lo que la objetante solicita que la Municipalidad modifique el camión solicitado a un camión 8x4 al que se le autorizan 29.000 kilogramos de carga máxima y se podría cumplir con los 10.000 kilogramos y que además se modifique la compactación mínima de 440 kg/m³ para que sea congruente con la carga útil legal mínima. La Administración ante este alegato señala que la objetante plantea razonablemente su argumentación, pero que sin embargo para la Administración es fundamental que los camiones a adquirir sean clase C-3 (tracción 6X4), ya que poseen menor dimensión (largo total), mejor maniobrabilidad en terrenos con pendientes, y menor costo operativo. Continúa señalando la Administración que al aplicar la misma forma argumentativa del objetante, y mantener el camión C-3, se obtiene que la carga útil es de 8.500 kilogramos, y que al existir camiones o compactadores de menor peso se considera que debe solicitarse una carga útil mínimo de 7 toneladas en la tarjeta de pesos y medidas; e indica que dicha cláusula deberá leerse de la siguiente manera: *“Adicional se debe garantizar una capacidad de carga útil que cumpla con la legislación vigente de 7 toneladas como mínimo en la tarjeta de Pesos y Dimensiones en el momento de la entrega del equipo. El no cumplimiento de este requerimiento será objeto de no aceptación de los camiones”*. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *“Adicional se debe garantizar una capacidad de carga útil que cumpla con la legislación vigente de 10 toneladas como mínimo en la tarjeta de Pesos y Dimensiones en el momento de la entrega del equipo. El no cumplimiento de este requerimiento será objeto de no aceptación de los camiones.”* [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. De acuerdo a lo señalado anteriormente, se constata que la Administración modifica la capacidad de la carga útil, la cual pasa de 10 a 7 toneladas de forma que mantiene el tipo de camión C-3 y disminuye la carga útil con la finalidad de que la sumatoria de todos los pesos concuerden con el peso señalado por la normativa para dicho tipo de camión, por su parte la objetante omite presentar fichas técnicas del camión a ofertar para acreditar los pesos señalados dentro de su escrito y fundamentar que el ejercicio realizado se ajusta a la realidad de los camiones existente en el mercado además de realizar un ejercicio comparativo entre el tipo de camión que requiere la Administración dentro del pliego de condiciones y el camión propuesto, de forma que equipare las características, beneficios, costos y cargas, demostrando que con el cambio sugerido la Administración obtendría mejores y mayores beneficios o al menos los mismos, a un precio similar, tomando en cuenta los costos que puede generar el mantenimiento de los dos camiones, tanto el solicitado en el pliego (6X4) como el propuesto por la recurrente (8X4). Debido a la modificación señalada por la Administración y su allanamiento parcial, lo que procede es declarar **parcialmente con lugar** este extremo del recurso, debiendo incorporar esa Administración dicho cambio al expediente y brindarle la debida publicidad. Queda bajo responsabilidad de la Administración el cambio realizado. **b) Sobre los criterios ambientales. Criterio de la División.** El objetante indica con respecto a los criterios ambientales que la Contraloría ha señalado que deben ser aplicados al objeto contractual y estar precedidos de criterios técnicos que los valoren, y que en el presente caso se echa de menos una justificación técnica o motivación de la Administración para evaluar aspectos ambientales en este concurso, se echan de menos los estudios de mercado previos. Indica que en el estudio incluido en el expediente digital se visualiza cuántas empresas estudiadas tienen criterios ambientales y cuáles no. Por lo que la objetante cuestiona el criterio de la Administración para su incorporación y cómo existe relación con el objeto contractual. Concluye que no existe relación con el objeto contractual ya que se trata de bienes fabricados en el extranjero. Por lo que solicita la recurrente que se incorporen los estudios técnicos y de mercado que realizó previo al inicio del concurso, como las justificaciones que hacen fundamental para formarlos parte del sistema de evaluación, o en su defecto se eliminen. La Administración ante este alegato señala que el sistema de evaluación no representa un límite de participación por lo que no corresponde a un requisito de admisibilidad. Manifiesta que la recurrente tiene la obligación de acreditar por qué los factores señalados no cumplen con las características de proporcionalidad, pertinencia, transparencia y aplicabilidad. Continúa indicando la Administración que con el estudio realizado se corroboró que potenciales oferentes cuentan con las certificaciones consideradas en la evaluación, e incorpora nuevamente el estudio realizado debidamente motivado el cual se consideró para la inclusión de dichos factores. Y concluye que rechaza la solicitud de modificación presentada por la objetante. En el mencionado estudio de mercado elaborado por la Administración, se aprecia un apartado sobre el objetivo del estudio, la metodología, una tabla con algunas municipalidades, el procedimiento, y la marca y empresa adjudicada, un análisis de FODA, un cuadro con los datos obtenidos donde se visualizan 8 posibilidades de vehículos recolectores, entre ellos las marcas SINOTRUCK, IVECO, VOLKSWAGEN, FOTON, FREIGHTLINER, MERCEDES BENZ E INTERNATIONAL, y donde se indica para cada marca el modelo, la tracción, cabina, motor, norma de emisión, potencia, torque, cilindrada, transmisión, chasis, suspensión delantera y trasera, capacidad de los ejes, freno de servicio, freno de motor, aros y llantas y demás información. También se aprecia un formulario con los resultados de las preguntas realizadas a 5 oferentes, entre las preguntas se encuentra: *“¿Se manejan en su empresa criterios ambientales tales como reciclaje, compostaje, reuso, reducción? ¿Tiene su empresa alguna certificación ambiental?”*, y donde se aprecia que 4 dijeron que si y 1 que no. Y finalmente incluye las características técnicas de los camiones. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: *“2. Criterios ambientales 15% : Criterios ambientales, se incluye en acato al Decreto 42709-H-MICITT-MTSS-MINAE y CIRCULARES DGABCA-0049-2021, Mejoras en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) Y CIRCULAR DGABCA-NC-0015- 2021. Información sobre la inclusión de criterio sustentables (ambientales, económicos, sociales, de innovación) en los pliegos de condiciones de compra pública emitida por el Ministerio de Hacienda. El oferente que cuente con certificaciones de carácter ambiental o social, otorgados por instituciones u organizaciones competentes, que permitan determinar que la empresa realiza acciones en materia de gestión ambiental, obtendrá el puntaje según la tabla anexa: Criterios Ambientales Porcentaje Certificación Carbono neutral 15 % Certificación Bandera azul 5 % Otras 1 % / Con el fin de cumplir con los fines y metas del Estado costarricense en materia ambiental que corren en la actualidad y para contribuir a alcanzar la meta nacional propuesta de ser carbono-neutral, se requiere que las empresas participantes cuenten con certificados de bandera azul y/o carbono neutral. Garantizando que este punto impacte directamente sobre la huella ambiental que busca la carbono neutralidad en Costa Rica, se evaluará las certificaciones de la siguiente manera: En cuanto a La carbono neutralidad es un proceso donde la organización debe hacer un inventario de sus gases de efecto invernadero, reducir sus emisiones y compensar aquellas emisiones que no pudieron ser evitadas (se debe de presentar certificación y los informes e inventarios donde se indica que la empresa ha logrado llevar a cabo los parámetros antes mencionados). En cuanto a Bandera Azul se debe presentar las certificaciones y los informes pertinentes de los parámetros ambientales que la organización presentó para su evaluación de manera que el reporte refleje información pertinente con el cual optó para obtener el galardón. Se ha dado una calificación diferente de acuerdo al certificado con que cuenta cada institución, esto de acuerdo al*

criterio del área de Gestión Ambiental Municipal quienes consideran que es más difícil obtener el Certificado de carbono neutralidad que el de Bandera Azul Ecológica por los requisitos que se deben cumplir. Nota: La máxima puntuación será 15%, si algún participante cumple con ambas obtendrá 15%.” [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. Sobre este tema, este órgano contralor mediante Resolución R-DCA-SICOP-00529-2023 de fecha 08 de mayo de 2023 definió para una sana aplicación de los criterios de contratación pública estratégica en los pliegos de condiciones, los siguientes requisitos: 1. Se encuentren vinculados al objeto contractual atendiendo a sus particularidades, -ver artículo 21 LGCP y 57 RLGP-. 2. La realización de análisis o lecturas de mercado, se requiere que la Administración apoye el requerimiento en un proceso de investigación de mercado así como en una consulta preliminar al mercado complementada con ejercicios de vigilancia tecnológica -ver artículo 21 y 56 LGCP-. Señaló que sin la existencia de estos estudios no resulta posible la inclusión de estos criterios en los pliegos, lo cual es reflejo de la necesaria motivación que existe en forma genérica para todos los requisitos del pliego y no sólo los referidos a la sostenibilidad ambiental y social. La omisión de los análisis de mercado se sanciona con la desaplicación de los criterios en el RLGP frente al riesgo de una limitación injustificada de la participación pero podría enmendarse si previo a la apertura se realizan los análisis y se integran al expediente, lo que implica que se amplíe la recepción de ofertas en el plazo mínimo del procedimiento para que pueda ser analizado por todos los interesados. 3. Características de este tipo de cláusulas, deberán respetar los principios de contratación pública, así como plantearse dichos criterios de manera objetiva, verificable y atinente al objeto contractual. De igual manera, la redacción precisa de estos requerimientos supone la definición de un mecanismo que garantice una apropiada verificación del cumplimiento del criterio lo más fehacientemente posible, así como se reitera que deba ser atinente al objeto contractual. 4. Límite reglamentario de un 25% a la inclusión de estos criterios. Si bien la LGCP no dispone un límite de ponderación para este tipo de criterios, los artículos 55 y 96 RLGP disponen un límite para la inclusión de estos criterios dentro de un sistema de evaluación, a saber un techo de un 25% del total de la valoración establecida. Ahora bien, la recurrente se restringe a solicitar que se incorpore dentro del expediente los estudios técnicos y de mercado que realizó la Administración para fundamentar el sistema de evaluación, sin embargo omite referirse a la documentación que sí consta en el expediente, como el estudio de mercado que señala la Administración y que consta en SICOP, a efectos de analizarla y acreditar por qué motivo considera que la misma resulta insuficiente o infundada, tampoco presenta un ejercicio donde se determine cuáles de los oferentes o fabricantes cuentan con este tipo de certificaciones, demostrando que en la realidad del mercado nacional no es factible otorgar la puntuación definida en el pliego de condiciones, ni por qué los criterios sustentables previstos en el pliego de condiciones no resultan vinculados al objeto contractual; y por su parte la Administración señala que mediante el estudio realizado se visualizan oferentes que cumplen con certificaciones ambientales de forma que rechaza eliminar los criterios ambientales incluidos en el pliego. Así las cosas, ante el rechazo por parte de la Administración y considerando que el artículo 246 del RLGP, dispone que el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado y con prueba idónea y pertinente, a efectos de acreditar las afirmaciones o argumentaciones en que basa su recurso, el argumento planteado carece de la fundamentación exigida y por lo tanto corresponde **rechazar de plano** el recurso. **c) Sobre la experiencia del sistema de evaluación. Criterio de la División.** La objetante indica con respecto a la experiencia que la Administración le concede un peso desproporcionado en el sistema de evaluación, ya que una empresa puede tener 10, 20, 30 o más años de dedicarse a la venta de equipos de una marca pero dedicarse a la venta no mide de manera objetiva ningún beneficio para la Administración, ni tampoco ningún valor agregado. Señala que no existe criterio técnico que respalde ese parámetro de evaluación y concluye indicando que la Administración no se encuentra midiendo la experiencia positiva. Por lo que solicita la recurrente que se le ordene a la Administración incorporar un anexo de los criterios técnicos que respalden las razones por las cuales justifique su decisión, y que justifique por qué una empresa con más años de experiencia le beneficie para otorgarle un 35%. La Administración ante este alegato señala que el sistema de evaluación representa un factor discrecional y que se busca contratar con una casa comercial sólida con el respaldo del fabricante, indica que se sobreentiende que entre mayor cantidad de años en la representación de la marca, mayor es el compromiso entre el fabricante y el distribuidor, como el conocimiento técnico del producto, continúa manifestando que es de vital importancia este factor de evaluación. Continúa indicando la Administración que se realizó un estudio de mercado previo con base en el historial de SICOP. También manifiesta que con la finalidad de valorar la experiencia positiva va a incluir dentro del pliego la solicitud de 5 cartas de recomendación o experiencia positiva de clientes en el sector público o privado. Una vez señalada la posición de las partes, como punto de partida para el análisis del alegato presentado por el objetante, resulta indispensable señalar qué indicó la Administración en el pliego de condiciones en cuanto a la característica objetada lo siguiente: “3. *Experiencia en venta de Camiones. 35% Se dará puntaje al oferente que cuente con experiencia en la venta y/o distribución de vehículos de la marca que oferta. Para la calificación de la experiencia, el oferente deberá presentar una certificación emitida por la casa matriz, con no más de doce meses de emitida, indicando la cantidad de años de experiencia real en la distribución de la marca ofertada que posee en el mercado nacional. Se considerarán sólo años completos, contados a partir de la fecha de vencimiento para la recepción de ofertas de esta licitación. Dicha certificación deberá cumplir con el proceso legal de nacionalización (consularización). Dicha calificación se realizará de la siguiente manera: Experiencia a calificar Experiencia = x 35 Mayor experiencia.*” [SICOP. En consulta por expediente electrónico mediante el número de la contratación No. 2023LY-000001-0010900001, en el punto denominado “[2. Información de Cartel]”, ingresar a “2023LY-000001-0010900001 [Versión Actual]”, en la nueva ventana “Ingreso del pliego de condiciones”, en el apartado “[F. Documento del cartel]”, ver el documento número 1 denominado “Especificaciones” y consultar el adjunto “Pliego de Condiciones 4 Recolectores.pdf (0.55 MB)”. De acuerdo a lo señalado anteriormente, se constata que la recurrente se restringe a solicitar la eliminación de la cláusula objetada del sistema de evaluación y solicita evaluar la experiencia positiva, a raíz de lo cual la Administración accede a incorporar dentro del pliego, la solicitud de aportar al menos cinco cartas de recomendación o experiencia positiva en clientes del sector público o privado, en las que se indique la satisfacción con la empresa oferente, mientras que con respecto a la eliminación de la evaluación de la experiencia la Administración manifestó que este requerimiento busca contratar con una casa comercial sólida con el respaldo del fabricante, con un alto nivel de compromiso entre el fabricante y el distribuidor, con amplio conocimiento técnico del producto. Mientras que la recurrente no demostró cuál es la realidad de los oferentes en el país, no acreditó cómo el porcentaje asignado a la experiencia resulta desproporcionada, con el objetivo de justificar la necesidad de eliminar dicho parámetro de evaluación de ofertas o al menos disminuir la puntuación total otorgada. No obstante, la Administración señala que sí incluirá que deberá acreditarse que la experiencia ha sido positiva, realizando por tanto un allanamiento parcial de la solicitud. Así las cosas, y de acuerdo al allanamiento parcial, se procede declarar **parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

Recurso 800202300001355 - M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA

Requisitos exigidos por normativa técnica-servicios - Argumento de las partes

En relación con el argumento de las partes, remítase a los apartados del expediente electrónico del recurso.

Requisitos exigidos por normativa técnica-servicios - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar (Ley 9986) ▼

Remítase a lo resuelto en el apartado "Sistema de evaluación – Factor de evaluación - Argumentación de la CGR" de la sección No. "5.4 - Recurso 8002023000001355 - M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA".

6. Aprobaciones

Encargado	KIMBERLY HERMINIA MONTENEGRO RIVERA	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	31/10/2023 10:50	Vigencia certificado	23/03/2020 11:01 - 22/03/2024 11:01
DN Certificado	CN=KIMBERLY HERMINIA MONTENEGRO RIVERA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=KIMBERLY HERMINIA, SURNAME=MONTENEGRO RIVERA, SERIALNUMBER=CPF-01-1425-0110		
CA Emisora	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

Encargado	ADRIANA PACHECO VARGAS	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	31/10/2023 11:25	Vigencia certificado	26/07/2022 13:17 - 25/07/2026 13:17
DN Certificado	CN=ADRIANA PACHECO VARGAS (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=ADRIANA, SURNAME=PACHECO VARGAS, SERIALNUMBER=CPF-01-0960-0433		
CA Emisora	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

7. Notificación resolución

Fecha/hora máxima adición aclaración	03/11/2023 23:59		
Número resolución	R-DCA-SICOP-01330-2023	Fecha notificación	31/10/2023 11:26