

 Emitir resolución de recursos

1. Generar resolución de recursos

Encargado	MARIA GABRIELA SOLANO DELGADO		
Fecha/hora gestión	22/07/2025 14:41	Fecha/hora resolución	22/07/2025 15:27
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072025000001435
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2025LY-000011-0003500001	Nombre Institución	UNIVERSIDAD NACIONAL
Descripción del procedimiento	VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERIA		

2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002025000001272	30/06/2025 19:41	DANIEL JULIO ROSENSTOCK GELBER	GRAND MOTORS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000001271	30/06/2025 19:17	JUAN CARLOS SOTO VINDAS	IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000001270	30/06/2025 19:16	JUAN CARLOS SOTO VINDAS	IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000001269	30/06/2025 19:15	JUAN CARLOS SOTO VINDAS	IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica

3. *Resultando

I- Que el treinta de junio de dos mil veinticinco, las empresas **IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANÓNIMA y GRAND MOTORS SOCIEDAD ANONIMA**, 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 de la Licitación Mayor 2025LY-000011-0003500001 denominada **VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA**, promovida por la **UNIVERSIDAD NACIONAL**.

II. Que mediante auto No. 8052025000001392 del primero de julio de dos mil veinticinco, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante.

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

4. *Considerando

Recurso 8002025000001272 - GRAND MOTORS SOCIEDAD ANONIMA

III. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR GRAND MOTORS SOCIEDAD ANÓNIMA (No. 8002025000001272) relativo a 1.FUNDAMENTOS DE DERECHO Y HECHO 2. Especificaciones técnicas para el vehículo Tipo Pick Up (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0001). Sobre el requerimiento del pliego relativo al “SISTEMA DE SEGURIDAD: SISTEMA DE DOBLE BOLSA DE AIRE (AIRBAGS) DELANTEROS (2 DELANTERAS Y 1 DE RODILLA) Y ADICIONALES (LATERALES Y DE CORTINA)”. Criterio de la División: El **objetante** indica que el requisito de las bolsas de aire parece estar dirigido “casi literal” a una marca en específico (Ver Ficha Técnica - Hilux Extra Cabina adjunta al recurso). Indica que esto podría considerarse una restricción indebida a la libre concurrencia y a la igualdad de condiciones entre oferentes, principios fundamentales en los procesos de contratación administrativa, **artículo 8** de la Ley N°9986. Asimismo indica que la exigencia de siete airbags (incluyendo el de rodilla, que es poco común) podría limitar injustificadamente la participación de otros oferentes que disponen de vehículos técnicamente equivalentes y con altos estándares de seguridad, pero con configuraciones distintas. Además, el requerimiento de siete airbags representa un costo adicional innecesario para la Administración, sin una mejora sustancial obligatoria ni justificada respecto al cumplimiento de los objetivos de seguridad. Por ello, solicita la revisión y modificación de la cláusula que permita la participación de vehículos que cuenten con sistemas de seguridad equivalentes y que cumplan con la normativa técnica vigente aplicable al parque vehicular en Costa Rica, la cual establece como requerimiento mínimo la inclusión de dos (2) bolsas de aire frontales. Indica que la incorporación de un número mayor de airbags sea valorada como un criterio de evaluación adicional mediante la asignación de puntaje técnico, y no como un requisito obligatorio. Esta medida garantizaría una mayor apertura a la libre concurrencia, fomentando la competencia entre oferentes, sin limitar injustificadamente el proceso de contratación a un modelo o marca específica.

Por su parte la **Administración** al atender la audiencia especial indica “...**NO ES CIERTO** lo que indica la objetante ya que es importante indicar que para este caso se debe de precisar que el pliego de condiciones en el apartado denominado Objeto del contrato en el punto que señala sistema de seguridad, indica que el vehículo debe de contar con SISTEMA DE DOBLE BOLSA DE AIRE (AIRBAGS) DELANTEROS (2 DELANTERAS Y 1 DE RODILLA) Y ADICIONALES (LATERALES Y DE CORTINA), es decir lo que el pliego de condiciones está solicitando son 5 bolsas de aire.

Adicionalmente solicita el recurrente que se baje la cantidad únicamente a 2 bolsas de aire, sin embargo la Administración indica por medio del oficio UNA-STI-OFFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, indica que: “...Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de la Seguridad, específicamente en el componente Bolsas de Aire, dado que en este tema la Universidad Nacional se enfoca en la adquisición de vehículos que cuenten con la mayor cantidad dispositivos de seguridad, como es el caso de las bolsas de aire (airbags); no es correcta la afirmación que en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 se soliciten 7 bolsas de aire, como lo indica el objetante en su documento. Virtud de lo anterior, se aclara que esta especificación técnica no se solicita dentro del pliego de condiciones CNT-0263-2025 enfocada únicamente a un solo modelo de vehículo, dado que en el mercado hay distintas opciones de esta clase que contienen dentro de sus especificaciones las bolsas de aire que se solicitan y no solo el vehículo mencionado por el objetante. Con las bolsas de aire, dentro de los componentes del vehículo por adquirir, la Universidad Nacional busca aumentar la seguridad en la conducción y en la ejecución de sus actividades propias, fomentando la prevención de eventos y mejorando la seguridad general para los choferes y los miembros de la comunidad universitaria que participan en las giras. Este despacho considera que un vehículo que contenga solo 2 bolsas de aire representa una mínima protección, dado que solo cubriría en caso de un percance, potencialmente al conductor y pasajero delantero y en un choque lateral o volcadura, no existe protección adicional para el torso o la cabeza; los pasajeros traseros no tendrían ninguna protección. En cambio, un vehículo que contenga las bolsas de aire solicitadas en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 protege a todos los ocupantes, llámese conductor, pasajero delantero y demás ocupantes que viajan en el asiento trasero, reduciendo el riesgo de muerte en ciertos tipos de colisiones, disminuyendo las lesiones graves en la cabeza, cuello y tórax; en caso de vuelco, las bolsas de cortina pueden evitar lesiones graves en la cabeza o expulsión del vehículo; lo anterior, se sustenta en que las giras de campo que se ejecutan con los vehículos institucionales para el cumplimiento de las actividades sustantivas, contemplan la capacidad máxima del automotor, de ahí que se busca la máxima protección y seguridad para los participantes de la gira en caso de un eventual siniestro. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA...” Así que, aunado a esta falta de fundamentación se debe entender que la Administración, es quien en principio conoce su necesidad, y la misma busca satisfacer el principio del valor por el dinero, comprando vehículos, no solamente por ser económicos, sino que tengan la seguridad adecuada que requieren los funcionarios de esta Institución.

Por consiguiente, este órgano contralor estima que el argumento interpuesto solicitando la modificación presentada por la objetante en la citada cláusula para el Lote 0001 no es relevante, dado que lo establecido en el pliego de condiciones en cuanto a la cantidad de bolsas de aire requeridas (Airbags). Asentado lo anterior, se tiene que el artículo 88 de la LGCP en concordancia con los numerales 246 y 254 de su Reglamento imponen la carga de la prueba al recurrente y por ende éste es el llamado a acreditar sus argumentos acompañándolos con documentación probatoria a partir de la cual se puedan tener por comprobados. Aunado a lo anterior, no debe perderse de vista que de conformidad con el principio de eficiencia todo procedimiento de contratación se promueve a efectos de satisfacer la necesidad de la entidad licitante y por ende el contenido del pliego de condiciones debe responder a ello y no a las posibilidades de un potencial oferente. Aplicado lo que viene dicho al caso de mérito implica que el objetante ha incurrido en falta de fundamentación por cuanto requiere la modificación de mérito realizando afirmaciones sobre el direccionamiento del concurso en virtud de la cantidad de bolsas de aire, indicando incluso que “se evidencia que únicamente un modelo de vehículo cumple con esta configuración exacta”, lo cual claro está no arroja certeza; pero no aportó prueba idónea a efectos de acreditar sus afirmaciones, que se requieren para el sistema de seguridad indicado. por lo que este órgano contralor **declara parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

Sobre el requerimiento del pliego relativo a Dimensiones del vehículo CON UN LARGO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 1500 MM, CON UN ANCHO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 1540 MM, CON UN ALTO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 475 MM, CON UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE AL MÍNIMA DE 286 MM, CON UN ÁNGULO DE ATAQUE DE AL MENOS 29 GRADOS, CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE AL MENOS 825 KILOGRAMOS, CON UN ÁNGULO DE ESCAPE DE AL MENOS 25 GRADOS Y UN PESO BRUTO DE AL MENOS 2600 KILOGRAMOS” (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0001): Criterio de la División: El **objetante** refiere a la citada cláusula argumentando que las dimensiones del vehículo denotan una limitante en la participación de potenciales oferentes dado que existen múltiples modelos que utilizan dimensiones exactas, e indica “...que no todos los vehículos disponibles en el mercado poseen las mismas medidas exactas, por lo que establecer dimensiones rígidas, sin permitir un rango razonable de variación, puede interpretarse como una restricción innecesaria a la libre concurrencia, principio fundamental en

los procesos de contratación administrativa. Así las cosas, solicita que se modifique dicha cláusula y se establezca un margen de tolerancia de al menos $\pm 100/200\text{mm}$ para cada una de las dimensiones del vehículo.

La **Administración** por su parte, indica que: *..."**NO ES CIERTO**, el objetante trata de confundir a ese órgano contralor con sus manifestaciones al afirmar que el pliego de condiciones establece una medida única, ya que el pliego de condiciones en el Lote-0001 tal como se puede verificar en el documento CNT-0263-2025 adjunto al pliego de condiciones de SICOP en el apartado denominado "Otras especificaciones", indica que las dimensiones mínimas del vehículo deben ser de "LARGO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 1500 MM, CON UN ANCHO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 1540 MM, CON UN ALTO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 475 MM, CON UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE AL MINIMA DE 286 MM, CON UN ANGULO DE ATAQUE DE AL MENOS 29 GRADOS, CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE AL MENOS 825 KILOGRAMOS, CON UN ANGULO DE ESCAPE DE AL MENOS 25 GRADOS Y UN PESO BRUTO DE AL MENOS 2600 KILOGRAMOS" (sic), y como se puede ver en cada una de los valores que se establecen estos son valores referenciales mínimas aceptados, por lo que no es cierto que esta Administración establezca como requisito medidas exactas, ya que efectivamente tal como establece la objetante, es imposible que todos los vehículos del mercado tengan una sola medida en sus dimensiones, pero si se establece un mínimo requerido por esta Administración, ya que como se ha indicado antes por ese mismo órgano contralor, es la Administración quien mejor conoce sus necesidades. Ahora sobre este punto el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, indica que "Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de las dimensiones, dado que lo establecido como requisito en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 estima un valor mínimo de cumplimiento en todas sus medidas y no así medidas o dimensiones exactas para el vehículo requerido, como lo afirma el objetante en su documento. Virtud de lo anterior, con lo solicitado se pretende ampliar la participación de posibles oferentes dentro de la licitación, al tener un valor mínimo que sirva como referencia, es decir a manera de una cota inferior, y no un valor fijo o exacto para todos los valores que corresponden a las dimensiones del vehículo por adquirir y así no enfocarse en un solo tipo. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA". Nótese que el recurrente se limita a indicar que hay una gran cantidad de vehículos con medidas diferentes a los mínimos solicitados por esta Universidad, pero no indica cuales son esos vehículos y cuáles son las medidas de esos vehículos, ni siquiera hace el esfuerzo por demostrar que los mínimos solicitados impiden injustificadamente su posibilidad de participar en el presente concurso. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar el recurso en este punto por ser una solicitud de modificación del pliego de condiciones en cuanto a realizar un rango de tolerancia a las dimensiones del vehículo para el Lote 0001 de esta licitación..."*

Por lo expuesto, se tiene que este órgano contralor evidencia la falta clara y técnica de fundamentación del recurso en este aspecto, por lo que en atención a lo dispuesto en el artículo 245 del RLGP, que establece que un recurso debe ser rechazado de plano cuando se presente sin la fundamentación exigida en el numeral 88 de la LGCP, procede **rechaza de plano** el recurso de objeción interpuesto en el presente extremo por falta de fundamentación.

Sobre el requerimiento Tapicería: (denominado en el pliego de condiciones). Criterio de la División: El **objetante** indica que el pliego de condiciones pretende establecer *..."que la tapicería del vehículo debe ser de tela. Cito: "De material de tela de primera calidad, con durabilidad que permita un uso continuo y limpieza frecuente, sin que por tal motivo se deteriore en forma acelerada más de lo normal..."*. Sin embargo, señala que en el mercado diversos materiales de alta tecnología utilizados en la fabricación de tapicería automotriz, tales como el cuero natural y el eco cuero (cuero sintético), ya que la recurrente menciona que ofrecen excelentes características en términos de durabilidad, facilidad de limpieza y resistencia al desgaste, cumpliendo incluso con estándares superiores a los de ciertas telas.

A la vez, menciona que: *"...Restringir el tipo de tapicería únicamente a tela limita innecesariamente la participación de oferentes cuyos vehículos incluyen materiales alternativos de igual o mejor calidad, lo cual podría constituir una restricción a la libre competencia sin una justificación técnica debidamente fundamentada..."*. Por lo que solicita que dicha especificación se permita ampliar permitiendo el uso de otros materiales de tapicería como el cuero, eco cuero u otros equivalentes, siempre que cumplan con los requisitos de durabilidad, confort y facilidad de limpieza.

Por su parte, la Administración rechaza esta petición según indica: *..."**NO ES CIERTO** que el requerimiento del pliego de condiciones restrinja injustificadamente la participación pues, si bien es cierto se solicita para el Lote 001 en el apartado denominado "objeto del Contrato" que la tapicería sea de tela, esto tiene una razón técnica y objetiva, misma que brinda el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, en el que indica que "Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de la tapicería, debido a que el material de cuero o cuero sintético es instalado en vehículos más elegantes y lujosos, no así en vehículos de trabajo como el que se desea adquirir, dado que conlleva un mantenimiento preventivo con productos especiales adicionales para su cuidado, los cuales generarían un costo adicional; estos tipos de materiales tienden a producir más sudoración (sic) a los pasajeros al ser menos transpirables, igualmente, tienen menos durabilidad a lo largo del tiempo de uso, dado que pueden llegar a agrietarse, siendo que requieren de un mantenimiento diferenciado" tal y como lo indica el Administrador del Contrato el requerimiento se encuentra sustentada bajo un modelo de economía y durabilidad del material además del confort de los usuarios, de acuerdo a la necesidad de los vehículos, que en este caso son para el trabajo diario de las funciones de la Universidad en giras institucionales a diferentes zonas del país. Pero además es importante reiterar que el requerimiento se ajusta al principio del valor por el dinero, ya que se tiene que la tela es un material probado a través de los años en los diferentes vehículos que ha adquirido la Universidad, en cambio la objetante refiere a otros materiales tales como cuero natural o sintético limitándose a indicar que ofrecen excelentes características en términos de durabilidad, facilidad de limpieza y resistencia al desgaste, no obstante no hace el ejercicio de demostrar lo dicho, es decir no consta en el recurso los análisis que demuestren que efectivamente esos materiales tienen características similares o superiores a tela solicitada en este pliego, en términos de durabilidad, costo de mantenimiento y condiciones de confort y salud para los ocupantes debido a que, se reitera que se está contratando vehículos de trabajo para ser utilizados en condiciones climáticas variadas donde este material (cuero o cuero sintético) podría adquirir condiciones extremas de calor o de frío según el ambiente en que se utilice el vehículo sin que necesariamente puedan ser ajustadas dichas condiciones a través de mecanismos artificiales de calefacción o aireación, característica que si se encuentra en vehículos de lujo en cuyo caso esta Administración reconoce que el material de construcción de los asientos no sería un problema, pero en este caso donde el vehículo es totalmente de trabajo, tratar de incorporar dichas condiciones para equiparar la usabilidad de esos materiales a la tela puede implicar un costos desproporcionado o injustificado. Así las cosas, con base a lo expuesto se solicita rechazar el recurso en cuanto a realizar un cambio de tapicería para el Lote 0001 de esta licitación..."*

Con base, en los argumentos expuestos se tiene que considera este órgano contralor que si bien es cierto, en cuanto a la tapicería de los vehículos, el pliego de condiciones es claro al indicar que se requiere que la misma sea de tela de primera calidad con una durabilidad en el uso

continuo y que permita una limpieza frecuente sin que se deteriore en forma acelerada, siendo lo anterior un requerimiento de la Administración dado las necesidades del objeto contractual, la recurrente no demuestra de manera justificada, un análisis claro y evidente que limite el material de la tapicería que se requiere en dicha contratación, por lo que este órgano contralor considera que el argumento del objetante no es un argumento válido según el requerimiento que solicita la Administración quien mejor conoce sus necesidades y debido a las justificaciones técnicas que expone para mantener invariable las especificaciones solicitadas. Por lo tanto, este órgano contralor **rechaza de plazo** este extremo del recurso.

Sobre el requerimiento del pliego relativo 2. "Especificaciones técnicas para microbús - Lote: LT-0005 (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0005). Criterio de la División: CAPACIDAD-MOTOR El objetante menciona que las disposiciones del pliego de condiciones en cuanto a los citados apartados, representan una mejora en cuanto a la funcionalidad y eficiencia en el transporte de personas y con ello, no representa un costo para la Administración. Así las cosas indica: *"...se solicita respetuosamente a la Administración valorar la posibilidad de flexibilizar el requerimiento relacionado con el cilindraje, permitiendo la participación de vehículos con hasta 3.000 cc y una capacidad superior de hasta 19 pasajeros y un aro de llanta de 15, siempre que cumplan con los demás requisitos técnicos y normativos aplicables. Esta modificación fomentaría una mayor competencia, sin detrimento de la calidad ni del interés público..."*. Por su parte, tomando en consideración el requisito mencionado en el referido pliego de condiciones, en relación con la capacidad para 16 pasajeros y un rango de cilindrada entre 2.650 cc y 2.750 cc argumentando que: *"...en el mercado actual existen vehículos que, si bien presentan un cilindraje ligeramente superior, por ejemplo, 3.000 cc, ofrecen una capacidad de hasta 19 pasajeros, lo cual representa una mejora en cuanto a funcionalidad y eficiencia en el transporte de personas. Esta opción no implica un incremento en el costo para la Administración y, por el contrario, permitiría optimizar los recursos mediante la adquisición de una unidad de mayor capacidad sin sacrificar el cumplimiento de los objetivos del proceso..."*. Por lo anterior, mantiene que la Administración tome como base la posibilidad de flexibilizar relacionado con el cilindraje, y que se permita la participación de vehículo con hasta 3.000 cc y una capacidad superior de hasta 19 pasajeros y un aro de llanta de 15, basado en que esto fomentaría una mayor competencia, sin detrimento de la calidad ni del interés público.

Por su parte la Administración indica: *"...NO ES CIERTO lo que indica la objetante, debido a que este requisito del pliego se encuentra justificado por razones técnicas las cuales el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, expone de la siguiente manera "Es inaceptable el cambio solicitado en las especificaciones de la capacidad de pasajeros y del rango del cilindraje, debido a que la Universidad Nacional cuenta con otros tipos de vehículos de mayor capacidad y cilindraje para la atención de otro tipo de necesidades ya solventadas, no así con vehículos de la capacidad y cilindraje propuestos en el pliego de condiciones CNT-0263-2025, los cuales se utilizarán para resolver las necesidades requeridas en la ejecución de las giras de campo en cumplimiento con los objetivos y metas establecidas en el marco de la acción sustantiva, dado que la Institución imparte carreras con cursos que contemplan cupos de entre 10 a 16 estudiantes, además el tránsito se lleva a cabo por diferentes tipos de camino para visitar poblaciones rurales, con lo cual se busca el ahorro en tema de costos, como es el combustible, mantenimientos preventivos y correctivos; al ser más compacta, existe menos probabilidad de que ocurra un evento al ser más fácil de maniobrar en la visita a las zonas y caminos descritos. En cambio, con el vehículo que indica el objetante, habrá un mayor consumo de combustible, genera costos más altos en los mantenimientos al presentarse un mayor desgaste en neumáticos, frenos, suspensión, entre otros, hay una menor eficiencia porque se está utilizando un vehículo sobredimensionado para el número exacto de pasajeros, es más complicado de maniobrar en los lugares mencionados. Así pues, no es factible utilizar vehículos con capacidades mayores, dado que se considera una forma errónea del manejo de los fondos públicos que se administran; virtud de lo anterior es que se solicita dicho bien con las especificaciones técnicas ya aportadas en la licitación para solventar este tipo de necesidades en la prestación del servicio de transporte a la comunidad universitaria. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA" (sic) Tal y como se puede observar del análisis realizado por el Administrador de Contrato se tiene total claridad de cuál es el requerimiento institucional, mientras que la objetante, solamente está planteando una solicitud (respetuosa) queriendo acomodar el pliego de condiciones para favorecer su participación en el presente concurso, ya que, si esta Administración solicita los vehículos con la capacidad de 16 pasajeros y una cilindrada, no mayor de 2.750 cc, lo hace bajo criterios de economías más allá de la compra, como mantenimientos, y mayor agilidad a la hora de determinar qué vehículos deben de ser asignados a los grupos de estudiantes o de trabajo, según su necesidad, y como principio general de la contratación pública, es la Administración quien conoce sus necesidades, pero además el recurso de objeción no es un instrumento para adaptar el pliego de condiciones a las particularidades de cada uno de los posibles oferentes, sino delimitar la arbitrariedad administrativa, la cual en este caso está justificada técnicamente en la solicitud del equipo necesario para esta Administración en donde más grande NO necesariamente es mejor. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar la solicitud de modificación del pliego de condiciones en cuanto a realizar un cambio en la capacidad y cilindraje para el Lote 0005 de esta licitación..."*

Al respecto, si bien la empresa objetante propone valorar el cambio sobre las características del requerimiento sobre el cilindraje y la cantidad de pasajeros, este órgano contralor estima que no lleva razón, además porque no aporta prueba que acredite que la regulación favorezca a una marca en concreto. Tanto para el cilindraje, como para la capacidad de pasajeros, ciertamente el pliego de condiciones establece las necesidades que implica el tipo de vehículo para la Administración y expone las funciones que le dará al vehículo y explica las razones técnicas que motivan las características citadas. Dado que considerar en adquirir vehículos con una cilindrada distintas a la solicitada en el pliego así como también una cantidad de pasajeros mayor, genera un costo adicional en combustible más alto, mantenimientos de los vehículos que radica en montos más elevados e inclusive, que el vehículo sea apto en el manejo mismo al desplazarse en poblaciones rurales y que deben ser acorde con la cantidad de estudiantes que contemplan de 10 a 16, y con ello, no poner en riesgo a las personas que se trasladan. Una vez realizado el análisis correspondiente, este órgano contralor estima que el requerimiento de la empresa carece de una base objetiva, pues presenta su exposición sin la debida fundamentación, por lo que su alegato no es acorde con lo establecido en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Por lo anterior, considerando que es la Administración quien mejor conoce sus necesidades y debido a las justificaciones técnicas que expone para mantener invariable las especificaciones recurridas, este extremo se **rechaza de plano**.

Sobre el requerimiento del pliego que establece "Torque para microbús" - Lote: LT-0005 (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0005). Criterio de la División: El objetante indica que se limita el torque para vehículos de un rango de entre 400 Nm y 450 Nm de manera tal que excluye a un segmento, y con ello, Esto permitiría la participación de vehículos que aun con una ligera variación en el torque ofrecen un desempeño mecánico adecuado y cumplen con los objetivos del proceso de contratación. Por lo anterior, indica: *"...se solicita respetuosamente a la Administración que se aclare o modifique esta especificación, estableciendo de forma expresa un margen de tolerancia razonable. Por ejemplo, si el rango indicado es de 400 a 450 Nm, podría entenderse como aceptable un torque mínimo de 350 Nm, considerando un margen de ± 50 Nm..."* Asimismo, en ese sentido, la empresa recurrente indica que dicha modificación contribuiría a

garantizar la libre concurrencia, ampliando la posibilidad de participación de oferentes con vehículos técnicamente equivalentes, sin que ello afecte negativamente la calidad o funcionalidad del bien requerido.

La Administración por su parte manifiesta que ...”**NO ES CIERTO** ya que en primer lugar se debe tener presente que el pliego de condiciones establece claramente de manera cierta e inequívoca en el documento adjunto al pliego de condiciones de SICOP en el apartado denominado “Objeto del Contrato “ que el torque debe de tener “UN RANGO ENTRE 400 Y 450NM@1600-2200RPM (EL OFERENTE DEBE INDICAR EL TORQUE MÁXIMO DEL MOTOR)” (sic), por lo que, como se puede ver, el pliego si establece un rango con valores mínimos (400 Nm) y máximos (450 Nm), lo cual implica que tampoco es cierto que haya incertidumbre en cuanto a la interpretación y aplicación por cuanto cualquier valor entre el rango de 400 Nm y 450 Nm es admisible, por ende la solicitud respetuosa que hace el objetante es improcedente pues más que generar claridad lo que pretende es abrir más el rango de tolerancia sin llegar a demostrar cual es el beneficio que obtendrá la Administración con este ajuste. Al respecto el Lic. Rodrigo Alfaro Cambronero, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, cuando expresa que “Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación del torque, dado que lo establecido como requisito en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 estima un rango o intervalo de cumplimiento y no es requerido por la Administración ingresar un rango de tolerancia, lo anterior responde a que la Universidad Nacional en sus giras de campo transita por diferentes tipos de camino para visitar poblaciones rurales y, para solventar las necesidades, requiere que el vehículo responda en potencia y torque, por esta razón se solicita en los términos que establece el pliego de marras, todo esto en el cumplimiento de los objetivos y metas establecidas en el marco de la acción sustantiva”. Así las cosas, es evidente que la objetante, solamente está queriendo acomodar el requerimiento a su conveniencia ya que como se indicó la supuesta la aclaración propuesta pretende ampliar el rango definido por esta Administración lo que implica una disminución significativa en el límite inferior del torque requerido, Así las cosas, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se solicita rechazar la petitoria de modificación del pliego de condiciones para el Lote 0005 de esta licitación...”.

Por lo tanto, una vez realizado el análisis correspondiente, este órgano contralor estima que el recurrente pretende modificar los requisitos de torque, pues presenta su exposición sin la debida fundamentación técnica por lo que su alegato no es acorde y según con lo establecido en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Si bien la empresa objetante indica que el torque no es criterio que asegura la idoneidad del objeto de este concurso, este órgano contralor observa que el argumento del objetante no viene acompañado de la prueba técnica a la que refiere ni demuestra mediante prueba idónea que en efecto las características impugnadas van destinadas a favorecer a determinados proveedores, siendo que lo que pretende es ajustar la especificación a su propia conveniencia, pues la Administración en efecto establece el rango con valores mínimos, para que el vehículo responda tanto en potencia y torque en las giras, por lo que el recurrente no acredita en los términos establecidos en el artículo antes citado que la regulación que objeta sea contraria a las normas y principios que informan esta materia. Por consiguiente, en relación con la solicitud de modificación del requerimiento para el torque, este extremo se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Sobre el “Estudio de Mercado”. Criterio de la División: Expone que no se encuentra adjunto al procedimiento de contratación el estudio de mercado requerido como paso previo y obligatorio según el artículo 15 de la Ley 9986 y su reglamento. Agrega que este estudio es indispensable para verificar que las condiciones establecidas en el cartel reflejan las opciones reales disponibles en el mercado y que no se están estableciendo barreras injustificadas a la participación. Por lo que, solicita a la Administración aportar y transparentar el estudio de mercado correspondiente, en cumplimiento con lo dispuesto por la normativa vigente.

Por su parte la Administración indica: ...”*Sobre el análisis de mercado del vehículo: Que al respecto de este punto, indica la objetante que la presente licitación no cuenta con un estudio de mercado obligatorio de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 9986 y su Reglamento, lo cual NO ES CIERTO lo que señala la objetante, debido a que en primer lugar el artículo que refiere la Ley de Contratación Pública sobre el estudio de mercado corresponde al 34 y 85 de su Reglamento, los cuales establecen que antes de realizar la contratación se debe de contar con un sondeo o estudio de mercado, y hace la referencia que para este fin debe de considerar al artículo 17 de la misma Ley, que establece que para obtener los precios de referencia, se debe de establecer un catálogo de precios a partir de compras anteriores de los bienes descritos en cada licitación. Si bien el artículo 34 no establece una metodología para el citado estudio para esta licitación se referencia precios de contrataciones anteriores (banco de precios) y tal como lo señala el Lic. Rodrigo Alfaro Cambronero, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, estos precios se tomaron como referencia de las licitaciones 2023LE-000019-0003500001, 2024LY-000012-0003500001 y 2024LY-000021-0003500001, todas ellas efectuadas por la Universidad Nacional y de la que se conocen sus alcances y detalles y para la cual se utiliza la metodología que se explica en el oficio que se adjunta a este expediente mismo que se puede observar en la dirección https://www.sicop.go.cr/moduloBid/cartel/EP_CTJ_EXQ035.jsp?cartelNo=20250601604&cartelSeq=00&docSeq=1, el cual se realiza para que se compruebe la existencia de los datos que determinan los precios de referencia. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar lo indicado en este punto del recurso ya que esta Administración ha actuado de manera transparente y clara de cara a este procedimiento de contratación pública...”*

En el punto en cuestión, la recurrente argumenta que no se encuentra en el expediente de la contratación el estudio de mercado y por lo tanto solicita que se aporte el mismo. Por su parte, la UNA manifiesta que eso no es correcto, que se tomaron como referencia precios de licitaciones anteriores (banco de precios).

Al respecto, determina esta Contraloría General que revisado el expediente de la contratación no es posible ubicar el oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025 referenciado por la Administración al contestar la audiencia especial. Por el contrario, en el apartado 8. Información relacionada, que incluso es el apartado al que remite la dirección electrónica que señala la UNA en la respuesta a la audiencia especial, se logra visualizar un archivo denominado “Estudio de Mercado” publicado el 4 de julio de 2025, el cual contiene un formulario de estudio o sondeo de mercado, número de formulario UNA-STI-FESM-002-2025, en el cual se incluyen precios unitarios de referencia de licitaciones del año 2024 y 2023.

Sobre lo anterior, es importante indicar que dicho documento fue subido al SICOP el 4 de julio de 2025, es decir posteriormente al plazo legal que tenían los potenciales oferentes para recurrir el pliego de condiciones, cuya fecha fue hasta el 30 de junio de 2025, con lo cual los mismos no tuvieron nunca acceso al mismo para poder ejercer el derecho a recurrir su contenido.

Por otra parte, en cuanto al contenido del documento/formulario UNA-STI-FESM-002-2025 en el cual, como lo explica la UNA, se tomaron como referencia las licitaciones de los años 2024 y 2023 que comprueban la existencia de los datos que determinan los precios de referencia, esta Contraloría General mediante la resolución R-DCP-SICOP-00646-2024 del 8 de mayo de 2024 emitió el siguiente criterio con respecto a la manera por medio de la cual la normativa regula la realización del estudio de mercado:

*"De lo anterior se desprende que existe una relación de normas entre la forma de efectuar el estudio de mercado según artículo 34 LGCP y los escenarios previstos para realizar el análisis de la razonabilidad del precio ofertado regulado en el artículo 44 RLGP. En consecuencia, de una lectura armonizada de lo dispuesto en la Ley y el Reglamento de Contratación Pública es factible concluir que el artículo 44 de dicho reglamento permite operativizar la obligación impuesta a las Administraciones licitantes en cuanto a la realización de un estudio de mercado, al establecer las reglas generales que deben seguirse para determinar el precio de referencia y la banda o rango de tolerancia -máximo y mínimo- que resultan del citado estudio y que posteriormente se utilizarán durante la fase de análisis de ofertas para concluir sobre la razonabilidad del precio ofertado. El estudio de mercado se constituye a partir de varias fuentes confiables de información, de conformidad con las reglas establecidas en el artículo 44 del RLGP, siendo el banco de precios el primer insumo de consulta a disposición de la Administración, sin embargo debe tomarse en cuenta que los datos que se extraigan del mismo no deben ser utilizados de forma automática sino que deben ser analizados para determinar que responden a las particulares características del objeto o servicio que se pretende licitar. Lo anterior por cuanto en algunos casos, entre ellos para la contratación de servicios y la obra pública, el mero código de identificación del catálogo no le brinda la información precisa que necesita para comparar de frente a lo que busca licitar. En caso de que la información del banco de precios no le resulte ni aplicable ni suficiente para establecer precios de referencia en objetos o servicios similares, la contratante deberá dejar constando dentro del expediente electrónico del concurso la justificación de ese actuar, pudiendo entonces recurrir a otras fuentes conforme se dirá. Así las cosas, al momento de realizar el estudio de mercado la Administración determinará si a partir del banco de precios, de acuerdo con el código de identificación otorgado para bienes, obras y servicios **-en un rango de los últimos seis meses-**, existen datos de procedimientos de contratación con sus correspondientes precios ofertados, que resultan comparables con el objeto y/o servicio que va a licitar. En caso de que tal información exista y que la Administración contratante no tenga evidencia de situaciones excepcionales que afecten el mercado específico, utilizará y procesará la información del banco de precios, para establecer el precio de referencia y el rango de tolerancia que incorporará al pliego de condiciones de conformidad con la lectura armónica de los artículos 34 LGCP y artículo 44 inciso a) del RLGP. Ahora bien si por el contrario, no existe información en el banco de precios o existiendo la misma no refleja las condiciones actuales de mercado ni resultan comparables con el objeto y/o servicios a contratar deberá la Administración al amparo de lo regulado en el numeral 44 de cita inciso d) realizar el estudio de mercado tomando en consideración la cuantía y complejidad del objeto recurriendo a otras fuentes tales como, investigación exploratoria del mercado, información histórica disponible, mecanismos de consulta y en general utilizar todo aquel material y otros medios complementarios que permitan establecer el precio de referencia y los rangos de tolerancia igualmente que deberán ser incorporados al pliego de condiciones. Efectuado el estudio de mercado y definido el precio de referencia y el rango de tolerancia, y ya en etapa de análisis de ofertas, la Administración analizará los precios ofertados con la finalidad de determinar su razonabilidad de conformidad con el rango de tolerancia que fue advertido en cartel." (El resaltado no es original).*

De conformidad con la cita anterior, se tiene que los artículos 34 de la LGCP y el 44 de su Reglamento regulan lo referente a la obligación de realizar un estudio de mercado, para lo cual la Administración cuenta con dos escenarios, ya sea utilizar el banco de precios de SICOP como primer insumo o si éste no resulta aplicable o factible su utilización proceder a realizar un estudio de mercado recurriendo a otras fuentes tales como, investigación exploratoria del mercado, información histórica disponible, mecanismos de consulta y en general utilizar todo aquel material y otros medios complementarios que permitan establecer el precio de referencia y los rangos de tolerancia. Ahora bien, en el caso de que la Administración determine que le resulta factible utilizar para el caso particular la información del banco de precios del SICOP, luego de un análisis pormenorizado de la información que ahí consta y que la misma resulta aplicable al objeto particular de la contratación, de conformidad con el numeral 44 del RLGP los datos que utilice deben ser de los últimos 6 meses.

Adicionalmente, estima este órgano contralor mencionar que el documento denominado Estudio de Mercado no se explican las razones por las cuales la información de licitaciones de los años 2023 y 2024 que ahí consta resulte aplicable al objeto de la contratación y se encuentre actualizada de manera que refleje la realidad del mercado a este momento y por lo tanto se constituya en una fuente confiable que le permita a la UNA tomar decisiones relevantes en el presente procedimiento de contratación pública. En este punto, es relevante recordar la indicado por este órgano contralor sobre la importancia del estudio de mercado:

"A) Sobre la importancia del estudio de mercado en el procedimiento de contratación pública: El estudio de mercado en el contexto de la contratación pública se encuentra regulado en la Ley General de Contratación Pública (Ley No. 9986 del 27/05/2021, en adelante LGCP) concretamente en el artículo 34 (vinculado al artículo 17), así como en los artículos 44 inciso d), 85 y 100 de su Reglamento (Decreto Ejecutivo No. 43808-H del 22/11/2022, en adelante RLGP). El concepto de estudio de mercado implica la realización de un proceso sistemático y exhaustivo cuyo objetivo primordial es obtener información actualizada y confiable acerca de las condiciones del mercado en relación a los bienes, obras o servicios que se pretenden adquirir mediante un procedimiento de contratación. Este análisis busca evaluar precios, disponibilidad, calidad y otros aspectos relevantes de los bienes o servicios en cuestión, con el propósito de respaldar la toma de decisiones informadas por parte de la Administración y asegurar la transparencia, competencia y eficiencia en los procesos de contratación. La obligatoriedad de llevar a cabo por parte de la Administración un estudio o sondeo de mercado en la contratación pública, conforme a la normativa previamente indicada, se justifica en el ello le permitirá a la entidad licitante garantizar la transparencia, eficiencia y equidad en los procedimientos de adquisición de bienes, obras y servicios bajo la tutela de la L6GCP y el RLGP. En este sentido resulta importante destacar que el artículo 34 de la LGCP, establece en forma expresa el deber de la Administración de realizar un sondeo o estudio de mercado como parte integral de la planificación de los procedimientos de contratación. Este estudio no se restringe a solicitar cotizaciones sino que la norma legal dispone que el mismo se debe sustentar en fuentes confiables para obtener precios de referencia que permitan determinar los precios adecuados para adquirir los bienes, obras y servicios. Más allá de la determinación de precios, el estudio de mercado tiene el propósito de evaluar la disponibilidad de los bienes, obras o servicios en términos de cantidades, calidades, opciones y oportunidades requeridas, así como verificar la disponibilidad de proveedores y su ubicación, ya sea en el mercado local o internacional, lo cual influye incluso en aspectos como plazos de entrega y vigencia del contrato. Además, guía la toma de decisiones informadas sobre procedimientos de contratación y proporciona información pertinente para definir la disponibilidad presupuestaria. Adicionalmente, el estudio de mercado resulta ser la antesala (según los artículos 34 y 35 LGCP) para la estimación inicial del contrato, ofreciendo datos actualizados y confiables sobre los precios del mercado y la disponibilidad de los bienes y servicios necesarios. Esto es especialmente relevante en contrataciones de objeto continuo, sucesivo o periódico, donde la estimación se basa en el valor total del contrato durante su vigencia, o en contrataciones con posibilidad de prórroga, donde se estima sobre la base del pago mensual calculado multiplicado hasta cuarenta y ocho (cuatro años), de acuerdo con el artículo 35 de la LGCP. Según el artículo 44 del RLGP, el estudio de mercado debe considerar el ciclo de vida completo de la contratación y adherirse al principio de obtener el mejor valor por el dinero invertido. Este análisis, respaldado por información confiable y actualizada, servirá luego de fundamento para determinar la razonabilidad del precio de los bienes, obras y servicios. Además, este artículo establece que en caso de divergencias entre los precios ofertados y los precios de referencia, se debe justificar la razonabilidad de dichas diferencias mediante un acto motivado, que para su conformación se deben seguir las pautas establecidas en los artículos 131, 132, 133 y 136 inciso f) y punto 2 de la Ley General de la Administración Pública (Ley No. 6227 del 02/05/1978 y sus reformas), en lo que respecta a la estructura de un acto motivado. Es importante

recaltar que el artículo 17 de la LGCP, 43 y 44 del RLGP establecen que el sistema digital unificado debe contar con un catálogo de obras, bienes y servicios utilizando estándares internacionales, así como con un banco de precios que proporcione información sobre la comparación de precios ofertados del catálogo en los últimos 6 meses, tomando como referencia el respectivo código de identificación del bien o servicio de interés, todo lo cual se constituirá en un insumo más que deberá valorar la Administración al momento de realizar el estudio o sondeo de mercado previo a la estimación la contratación. El artículo 100 del RLGP refuerza la transparencia en la contratación pública al indicar que el oferente elegible será comparado con el banco de precios del sistema digital unificado o con los precios del mercado para analizar la razonabilidad del precio. Además, esta norma resalta la importancia de los descuentos ofrecidos en las ofertas, asegurando que dichos descuentos sean aplicados al precio para fines de comparación. El estudio de mercado también tiene como objetivo prevenir situaciones de monopolio o proveedor único, según el artículo 7 del RLGP. Mediante el análisis del mercado, se verifica si existe un proveedor único idóneo para atender una necesidad particular. Esta excepción a los procedimientos ordinarios está sujeta a rigurosas actuaciones, como la verificación en el sistema digital unificado y la realización de un sondeo o estudio de mercado para determinar la unicidad del proveedor. En línea con la normativa aplicable, el estudio de mercado contribuye a proteger el principio de competencia y libre concurrencia, al identificar proveedores potenciales y proporcionar una base sólida para establecer precios justos y razonables. Esto es especialmente crucial en contrataciones de gran envergadura o en situaciones donde el mercado presenta condiciones especiales. Por último, es esencial vincular el estudio de mercado con el objeto contractual y sus especificaciones técnicas, en relación con el tema de las compras públicas estratégicas, que es parte de los aspectos novedosos incorporados a la actual normativa de contratación pública. Para el caso específico que nos ocupa respecto del recurso de objeción interpuesto, ello se desarrollará en un apartado posterior sobre los criterios sustentables previstos en el pliego de condiciones. En resumen, el estudio de mercado desempeña un papel crucial al asegurar la transparencia, eficiencia y equidad en la contratación pública, proporcionando información confiable y actualizada sobre precios y disponibilidad de bienes, obras y servicios. Es fundamental que este estudio no solo se realice en el momento procedimental oportuno, sea este durante la fase inicial del procedimiento y de previo a la estimación del contrato; sino que también se presente como información clara, objetiva y disponible para todas las partes involucradas en el procedimiento de contratación pública. Dada su importancia, es vital que este estudio quede incorporado en el expediente administrativo dentro del sistema digital unificado conforme lo dispuesto en los artículos 16 al 19 así como 56 inciso g) y 125 inciso 0) de la LGCP, en conjunto con los artículos 25, siguientes y concordantes del RLGP...". (Resolución R-DCA-SICOP-00606-2023 del 30 de mayo de 2023).

A modo de conclusión se le hace ver a la Administración que el estudio de mercado en la contratación pública cumple un rol central al garantizar la transparencia, eficiencia y equidad en los procesos de adquisición. Asimismo, proporciona información actualizada y confiable sobre precios, disponibilidad y calidad de bienes y servicios, respalda decisiones informadas de la Administración, promueve la competencia y previene situaciones de monopolio. A su vez, su estrecha vinculación con las especificaciones técnicas del objeto contractual destaca su papel estratégico dentro del procedimiento de contratación pública. Por lo que, su implementación rigurosa, debidamente documentada en el expediente administrativo, es esencial para salvaguardar la legalidad y eficacia de los procesos de contratación pública. Todo lo expuesto sin dejar de mencionar que el estudio de mercado se constituye en un instrumento sumamente útil en la fase concursal de admisibilidad y estudio de las ofertas, propiamente cuando se materializan las figuras contempladas en los artículos 41 y 42 de la LGCP en concordancia con el artículo 106 del RLGP en referencia al tema del precio inaceptable durante la fase de estudio de las ofertas.

Así las cosas, de frente a lo antes explicado debe la Administración dar la publicidad exigida por la normativa al documento denominado estudio de mercado que fue subido el 4 de julio 2025 y a su vez debe proceder a determinar si el mismo cumple con las regulaciones legales y reglamentarias en cuanto a la elaboración del estudio de mercado, caso contrario es obligación de la UNA atender las exigencias del ordenamiento jurídico y realizar un estudio de mercado de conformidad con los parámetros antes explicados, al respecto se puede consultar la resolución R-DCP-SICOP-01889-2024 . Por lo cual, se declara **parcialmente con lugar** este extremo del recurso con el fin de que la Administración proceda a realizar lo antes señalado.

Sobre el requerimiento del pliego en el punto 4. Garantía de los vehículos SECCIÓN 2. CONDICIONES ESPECIALES DEL BIEN O SERVICIO 2. Aspectos varios de la garantía de vehículos). La gestionante discrepa de la referida cláusula que establece: "...La garantía deberá de incluir asistencia en el camino como parte de ésta, la cual deberá de incluir el traslado en grúa sin costo alguno para la UNA desde el punto donde se encuentre el vehículo en cualquier parte del país hasta el taller del contratista...". Según lo expuesto, refiere la empresa que esta cláusula repercute tanto la parte contractual y económica, en el tanto esto no refiere a una garantía de fábrica.

Por su parte la Administración indica: "...tal como lo explica el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFC-598-2025 del 03 de julio del 2025, que indica que "Efectivamente la Universidad Nacional con la compra de estos vehículos requiere dentro de los términos de garantía la inclusión de la asistencia en el camino sin costo adicional. Esta es una garantía que se le solicita al concesionario distribuidor del vehículo como parte de los servicios requeridos de la Universidad Nacional y no así al fabricante. No se indican la cantidad de eventos posibles por atender, dado que se presume que, al ser un vehículo del año comprado en la agencia, no debería presentar ningún tipo de desperfecto al momento de su utilización. En caso de que el daño se produzca por causas ajenas al fabricante, llámese accidentes o incidentes, este servicio tendría un costo para la Universidad Nacional. Finalmente, como lo indica el objetante en su petitoria, la asistencia no forma parte de la garantía de fábrica que brindan los fabricantes automotrices, por lo cual, es una condición adicional que se pide dentro de la garantía a los posibles oferentes distribuidores de los vehículos que participen dentro de la licitación de marras". En relación a este aspecto, la Administración rechaza lo pretendido, siendo que es la mejor conocedora de sus necesidades y por ende quien sabe cómo plasmar los requerimientos en el pliego, ejercicio que realiza en atención a su discrecionalidad administrativa y al interés público que está llamada satisfacer, lo procedente es este extremo del recurso..."

Es por ello que como bien lo indica la Administración en el pliego de condiciones, en los aspectos varios de la garantía de los vehículos, esta recae sobre las causas atribuibles al estado de los mismos que cubren la garantía, ya que al ser un vehículo del año en agencia, no debería presentar desperfectos, y en cuyo caso, si el daño se genera por causas ajenas al fabricante (accidentes o incidentes), es la propia Administración que se considera debe responder por dicho costo. En razón de lo anterior, según las condiciones especiales para estos vehículos, se le advierte a la Administración detallar ampliamente este apartado en lo referente a la cobertura de la garantía de dicho vehículo específicamente lo concerniente a la asistencia en la carretera, considerando las razones antes descritas. Por lo tanto este órgano contralor considera el **recurso parcialmente con lugar**.

Recurso 800202500001271 - IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA

III. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR GRAND MOTORS SOCIEDAD ANÓNIMA (No. 8002025000001272) relativo a 1.FUNDAMENTOS DE DERECHO Y HECHO 2. Especificaciones técnicas para el vehículo Tipo Pick Up (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0001). Sobre el requerimiento del pliego relativo al “SISTEMA DE SEGURIDAD: SISTEMA DE DOBLE BOLSA DE AIRE (AIRBAGS) DELANTEROS (2 DELANTERAS Y 1 DE RODILLA) Y ADICIONALES (LATERALES Y DE CORTINA)”. Criterio de la División: El objetante indica que el requisito de las bolsas de aire parece estar dirigido “casi literal” a una marca en específico (Ver Ficha Técnica - Hilux Extra Cabina adjunta al recurso). Indica que esto podría considerarse una restricción indebida a la libre concurrencia y a la igualdad de condiciones entre oferentes, principios fundamentales en los procesos de contratación administrativa, **artículo 8** de la Ley N°9986. Asimismo indica que la exigencia de siete airbags (incluyendo el de rodilla, que es poco común) podría limitar injustificadamente la participación de otros oferentes que disponen de vehículos técnicamente equivalentes y con altos estándares de seguridad, pero con configuraciones distintas. Además, el requerimiento de siete airbags representa un costo adicional innecesario para la Administración, sin una mejora sustancial obligatoria ni justificada respecto al cumplimiento de los objetivos de seguridad. Por ello, solicita la revisión y modificación de la cláusula que permita la participación de vehículos que cuenten con sistemas de seguridad equivalentes y que cumplan con la normativa técnica vigente aplicable al parque vehicular en Costa Rica, la cual establece como requerimiento mínimo la inclusión de dos (2) bolsas de aire frontales. Indica que la incorporación de un número mayor de airbags sea valorada como un criterio de evaluación adicional mediante la asignación de puntaje técnico, y no como un requisito obligatorio. Esta medida garantizaría una mayor apertura a la libre concurrencia, fomentando la competencia entre oferentes, sin limitar injustificadamente el proceso de contratación a un modelo o marca específica.

Por su parte la **Administración** al atender la audiencia especial indica “...**NO ES CIERTO** lo que indica la objetante ya que es importante indicar que para este caso se debe de precisar que el pliego de condiciones en el apartado denominado Objeto del contrato en el punto que señala sistema de seguridad, indica que el vehículo debe de contar con SISTEMA DE DOBLE BOLSA DE AIRE (AIRBAGS) DELANTEROS (2 DELANTERAS Y 1 DE RODILLA) Y ADICIONALES (LATERALES Y DE CORTINA), es decir lo que el pliego de condiciones está solicitando son 5 bolsas de aire.

Adicionalmente solicita el recurrente que se baje la cantidad únicamente a 2 bolsas de aire, sin embargo la Administración indica por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, indica que: “...Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de la Seguridad, específicamente en el componente Bolsas de Aire, dado que en este tema la Universidad Nacional se enfoca en la adquisición de vehículos que cuenten con la mayor cantidad dispositivos de seguridad, como es el caso de las bolsas de aire (airbags); no es correcta la afirmación que en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 se soliciten 7 bolsas de aire, como lo indica el objetante en su documento. Virtud de lo anterior, se aclara que esta especificación técnica no se solicita dentro del pliego de condiciones CNT-0263-2025 enfocada únicamente a un solo modelo de vehículo, dado que en el mercado hay distintas opciones de esta clase que contienen dentro de sus especificaciones las bolsas de aire que se solicitan y no solo el vehículo mencionado por el objetante. Con las bolsas de aire, dentro de los componentes del vehículo por adquirir, la Universidad Nacional busca aumentar la seguridad en la conducción y en la ejecución de sus actividades propias, fomentando la prevención de eventos y mejorando la seguridad general para los choferes y los miembros de la comunidad universitaria que participan en las giras. Este despacho considera que un vehículo que contenga solo 2 bolsas de aire representa una mínima protección, dado que solo cubriría en caso de un percance, potencialmente al conductor y pasajero delantero y en un choque lateral o volcadura, no existe protección adicional para el torso o la cabeza; los pasajeros traseros no tendrían ninguna protección. En cambio, un vehículo que contenga las bolsas de aire solicitadas en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 protege a todos los ocupantes, llámese conductor, pasajero delantero y demás ocupantes que viajan en el asiento trasero, reduciendo el riesgo de muerte en ciertos tipos de colisiones, disminuyendo las lesiones graves en la cabeza, cuello y tórax; en caso de vuelco, las bolsas de cortina pueden evitar lesiones graves en la cabeza o expulsión del vehículo; lo anterior, se sustenta en que las giras de campo que se ejecutan con los vehículos institucionales para el cumplimiento de las actividades sustantivas, contemplan la capacidad máxima del automotor, de ahí que se busca la máxima protección y seguridad para los participantes de la gira en caso de un eventual siniestro. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA...” Así que, aunado a esta falta de fundamentación se debe entender que la Administración, es quien en principio conoce su necesidad, y la misma busca satisfacer el principio del valor por el dinero, comprando vehículos, no solamente por ser económicos, sino que tengan la seguridad adecuada que requieren los funcionarios de esta Institución.

Por consiguiente, este órgano contralor estima que el argumento interpuesto solicitando la modificación presentada por la objetante en la citada cláusula para el Lote 0001 no es relevante, dado que lo establecido en el pliego de condiciones en cuanto a la cantidad de bolsas de aire requeridas (Airbags). Asentado lo anterior, se tiene que el artículo 88 de la LGCP en concordancia con los numerales 246 y 254 de su Reglamento imponen la carga de la prueba al recurrente y por ende éste es el llamado a acreditar sus argumentos acompañándolos con documentación probatoria a partir de la cual se puedan tener por comprobados. Aunado a lo anterior, no debe perderse de vista que de conformidad con el principio de eficiencia todo procedimiento de contratación se promueve a efectos de satisfacer la necesidad de la entidad licitante y por ende el contenido del pliego de condiciones debe responder a ello y no a las posibilidades de un potencial oferente. Aplicado lo que viene dicho al caso de mérito implica que el objetante ha incurrido en falta de fundamentación por cuanto requiere la modificación de mérito realizando afirmaciones sobre el direccionamiento del concurso en virtud de la cantidad de bolsas de aire, indicando incluso que “se evidencia que únicamente un modelo de vehículo cumple con esta configuración exacta”, lo cual claro está no arroja certeza; pero no aportó prueba idónea a efectos de acreditar sus afirmaciones, que se requieren para el sistema de seguridad indicado. por lo que este órgano contralor **declara parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

Sobre el requerimiento del pliego relativo a Dimensiones del vehículo CON UN LARGO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 1500 MM, CON UN ANCHO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 1540 MM, CON UN ALTO TOTAL DE BATEA MÍNIMO DE 475 MM, CON UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE AL MÍNIMA DE 286 MM, CON UN ÁNGULO DE ATAQUE DE AL MENOS 29 GRADOS, CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE AL MENOS 825 KILOGRAMOS, CON UN ÁNGULO DE ESCAPE DE AL MENOS 25 GRADOS Y UN PESO BRUTO DE AL MENOS 2600 KILOGRAMOS” (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0001): Criterio de la División: El objetante refiere a la citada cláusula argumentando que las dimensiones del vehículo denotan una limitante en la participación de potenciales oferentes dado que existen múltiples modelos que utilizan dimensiones exactas, e indica “...que no todos los vehículos disponibles en el mercado poseen las mismas medidas exactas, por lo que establecer dimensiones rígidas, sin permitir un rango razonable de variación, puede interpretarse como una restricción innecesaria a la libre concurrencia, principio fundamental en

los procesos de contratación administrativa. Así las cosas, solicita que se modifique dicha cláusula y se establezca un margen de tolerancia de al menos $\pm 100/200\text{mm}$ para cada una de las dimensiones del vehículo.

La **Administración** por su parte, indica que: *..."**NO ES CIERTO**, el objetante trata de confundir a ese órgano contralor con sus manifestaciones al afirmar que el pliego de condiciones establece una medida única, ya que el pliego de condiciones en el Lote-0001 tal como se puede verificar en el documento CNT-0263-2025 adjunto al pliego de condiciones de SICOP en el apartado denominado "Otras especificaciones", indica que las dimensiones mínimas del vehículo deben ser de "LARGO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 1500 MM, CON UN ANCHO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 1540 MM, CON UN ALTO TOTAL DE BATEA MINIMO DE 475 MM, CON UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE AL MINIMA DE 286 MM, CON UN ANGULO DE ATAQUE DE AL MENOS 29 GRADOS, CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE AL MENOS 825 KILOGRAMOS, CON UN ANGULO DE ESCAPE DE AL MENOS 25 GRADOS Y UN PESO BRUTO DE AL MENOS 2600 KILOGRAMOS" (sic), y como se puede ver en cada una de los valores que se establecen estos son valores referenciales mínimas aceptados, por lo que no es cierto que esta Administración establezca como requisito medidas exactas, ya que efectivamente tal como establece la objetante, es imposible que todos los vehículos del mercado tengan una sola medida en sus dimensiones, pero si se establece un mínimo requerido por esta Administración, ya que como se ha indicado antes por ese mismo órgano contralor, es la Administración quien mejor conoce sus necesidades. Ahora sobre este punto el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIG-598-2025 del 03 de julio del 2025, indica que "Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de las dimensiones, dado que lo establecido como requisito en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 estima un valor mínimo de cumplimiento en todas sus medidas y no así medidas o dimensiones exactas para el vehículo requerido, como lo afirma el objetante en su documento. Virtud de lo anterior, con lo solicitado se pretende ampliar la participación de posibles oferentes dentro de la licitación, al tener un valor mínimo que sirva como referencia, es decir a manera de una cota inferior, y no un valor fijo o exacto para todos los valores que corresponden a las dimensiones del vehículo por adquirir y así no enfocarse en un solo tipo. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA". Nótese que el recurrente se limita a indicar que hay una gran cantidad de vehículos con medidas diferentes a los mínimos solicitados por esta Universidad, pero no indica cuales son esos vehículos y cuáles son las medidas de esos vehículos, ni siquiera hace el esfuerzo por demostrar que los mínimos solicitados impiden injustificadamente su posibilidad de participar en el presente concurso. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar el recurso en este punto por ser una solicitud de modificación del pliego de condiciones en cuanto a realizar un rango de tolerancia a las dimensiones del vehículo para el Lote 0001 de esta licitación..."*

Por lo expuesto, se tiene que este órgano contralor evidencia la falta clara y técnica de fundamentación del recurso en este aspecto, por lo que en atención a lo dispuesto en el artículo 245 del RLGP, que establece que un recurso debe ser rechazado de plano cuando se presente sin la fundamentación exigida en el numeral 88 de la LGCP, procede **rechaza de plano** el recurso de objeción interpuesto en el presente extremo por falta de fundamentación.

Sobre el requerimiento Tapicería: (denominado en el pliego de condiciones). Criterio de la División: El **objetante** indica que el pliego de condiciones pretende establecer *..."que la tapicería del vehículo debe ser de tela. Cito: "De material de tela de primera calidad, con durabilidad que permita un uso continuo y limpieza frecuente, sin que por tal motivo se deteriore en forma acelerada más de lo normal..."*. Sin embargo, señala que en el mercado diversos materiales de alta tecnología utilizados en la fabricación de tapicería automotriz, tales como el cuero natural y el eco cuero (cuero sintético), ya que la recurrente menciona que ofrecen excelentes características en términos de durabilidad, facilidad de limpieza y resistencia al desgaste, cumpliendo incluso con estándares superiores a los de ciertas telas.

A la vez, menciona que: *"...Restringir el tipo de tapicería únicamente a tela limita innecesariamente la participación de oferentes cuyos vehículos incluyen materiales alternativos de igual o mejor calidad, lo cual podría constituir una restricción a la libre competencia sin una justificación técnica debidamente fundamentada..."*. Por lo que solicita que dicha especificación se permita ampliar permitiendo el uso de otros materiales de tapicería como el cuero, eco cuero u otros equivalentes, siempre que cumplan con los requisitos de durabilidad, confort y facilidad de limpieza.

Por su parte, la Administración rechaza esta petición según indica: *..."**NO ES CIERTO** que el requerimiento del pliego de condiciones restrinja injustificadamente la participación pues, si bien es cierto se solicita para el Lote 001 en el apartado denominado "objeto del Contrato" que la tapicería sea de tela, esto tiene una razón técnica y objetiva, misma que brinda el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIG-598-2025 del 03 de julio del 2025, en el que indica que "Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación de la tapicería, debido a que el material de cuero o cuero sintético es instalado en vehículos más elegantes y lujosos, no así en vehículos de trabajo como el que se desea adquirir, dado que conlleva un mantenimiento preventivo con productos especiales adicionales para su cuidado, los cuales generarían un costo adicional; estos tipos de materiales tienden a producir más sudoración (sic) a los pasajeros al ser menos transpirables, igualmente, tienen menos durabilidad a lo largo del tiempo de uso, dado que pueden llegar a agrietarse, siendo que requieren de un mantenimiento diferenciado" tal y como lo indica el Administrador del Contrato el requerimiento se encuentra sustentada bajo un modelo de economía y durabilidad del material además del confort de los usuarios, de acuerdo a la necesidad de los vehículos, que en este caso son para el trabajo diario de las funciones de la Universidad en giras institucionales a diferentes zonas del país. Pero además es importante reiterar que el requerimiento se ajusta al principio del valor por el dinero, ya que se tiene que la tela es un material probado a través de los años en los diferentes vehículos que ha adquirido la Universidad, en cambio la objetante refiere a otros materiales tales como cuero natural o sintético limitándose a indicar que ofrecen excelentes características en términos de durabilidad, facilidad de limpieza y resistencia al desgaste, no obstante no hace el ejercicio de demostrar lo dicho, es decir no consta en el recurso los análisis que demuestren que efectivamente esos materiales tienen características similares o superiores a tela solicitada en este pliego, en términos de durabilidad, costo de mantenimiento y condiciones de confort y salud para los ocupantes debido a que, se reitera que se está contratando vehículos de trabajo para ser utilizados en condiciones climáticas variadas donde este material (cuero o cuero sintético) podría adquirir condiciones extremas de calor o de frío según el ambiente en que se utilice el vehículo sin que necesariamente puedan ser ajustadas dichas condiciones a través de mecanismos artificiales de calefacción o aireación, característica que si se encuentra en vehículos de lujo en cuyo caso esta Administración reconoce que el material de construcción de los asientos no sería un problema, pero en este caso donde el vehículo es totalmente de trabajo, tratar de incorporar dichas condiciones para equiparar la usabilidad de esos materiales a la tela puede implicar un costos desproporcionado o injustificado. Así las cosas, con base a lo expuesto se solicita rechazar el recurso en cuanto a realizar un cambio de tapicería para el Lote 0001 de esta licitación..."*

Con base, en los argumentos expuestos se tiene que considera este órgano contralor que si bien es cierto, en cuanto a la tapicería de los vehículos, el pliego de condiciones es claro al indicar que se requiere que la misma sea de tela de primera calidad con una durabilidad en el uso

continuo y que permita una limpieza frecuente sin que se deteriore en forma acelerada, siendo lo anterior un requerimiento de la Administración dado las necesidades del objeto contractual, la recurrente no demuestra de manera justificada, un análisis claro y evidente que limite el material de la tapicería que se requiere en dicha contratación, por lo que este órgano contralor considera que el argumento del objetante no es un argumento válido según el requerimiento que solicita la Administración quien mejor conoce sus necesidades y debido a las justificaciones técnicas que expone para mantener invariable las especificaciones solicitadas. Por lo tanto, este órgano contralor **rechaza de plazo** este extremo del recurso.

Sobre el requerimiento del pliego relativo 2. "Especificaciones técnicas para microbús - Lote: LT-0005 (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0005). Criterio de la División: CAPACIDAD-MOTOR El objetante menciona que las disposiciones del pliego de condiciones en cuanto a los citados apartados, representan una mejora en cuanto a la funcionalidad y eficiencia en el transporte de personas y con ello, no representa un costo para la Administración. Así las cosas indica: *"...se solicita respetuosamente a la Administración valorar la posibilidad de flexibilizar el requerimiento relacionado con el cilindraje, permitiendo la participación de vehículos con hasta 3.000 cc y una capacidad superior de hasta 19 pasajeros y un aro de llanta de 15, siempre que cumplan con los demás requisitos técnicos y normativos aplicables. Esta modificación fomentaría una mayor competencia, sin detrimento de la calidad ni del interés público..."*. Por su parte, tomando en consideración el requisito mencionado en el referido pliego de condiciones, en relación con la capacidad para 16 pasajeros y un rango de cilindrada entre 2.650 cc y 2.750 cc argumentando que: *"...en el mercado actual existen vehículos que, si bien presentan un cilindraje ligeramente superior, por ejemplo, 3.000 cc, ofrecen una capacidad de hasta 19 pasajeros, lo cual representa una mejora en cuanto a funcionalidad y eficiencia en el transporte de personas. Esta opción no implica un incremento en el costo para la Administración y, por el contrario, permitiría optimizar los recursos mediante la adquisición de una unidad de mayor capacidad sin sacrificar el cumplimiento de los objetivos del proceso..."*. Por lo anterior, mantiene que la Administración tome como base la posibilidad de flexibilizar relacionado con el cilindraje, y que se permita la participación de vehículo con hasta 3.000 cc y una capacidad superior de hasta 19 pasajeros y un aro de llanta de 15, basado en que esto fomentaría una mayor competencia, sin detrimento de la calidad ni del interés público.

Por su parte la Administración indica: *"...NO ES CIERTO lo que indica la objetante, debido a que este requisito del pliego se encuentra justificado por razones técnicas las cuales el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, expone de la siguiente manera "Es inaceptable el cambio solicitado en las especificaciones de la capacidad de pasajeros y del rango del cilindraje, debido a que la Universidad Nacional cuenta con otros tipos de vehículos de mayor capacidad y cilindraje para la atención de otro tipo de necesidades ya solventadas, no así con vehículos de la capacidad y cilindraje propuestos en el pliego de condiciones CNT-0263-2025, los cuales se utilizarán para resolver las necesidades requeridas en la ejecución de las giras de campo en cumplimiento con los objetivos y metas establecidas en el marco de la acción sustantiva, dado que la Institución imparte carreras con cursos que contemplan cupos de entre 10 a 16 estudiantes, además el tránsito se lleva a cabo por diferentes tipos de camino para visitar poblaciones rurales, con lo cual se busca el ahorro en tema de costos, como es el combustible, mantenimientos preventivos y correctivos; al ser más compacta, existe menos probabilidad de que ocurra un evento al ser más fácil de maniobrar en la visita a las zonas y caminos descritos. En cambio, con el vehículo que indica el objetante, habrá un mayor consumo de combustible, genera costos más altos en los mantenimientos al presentarse un mayor desgaste en neumáticos, frenos, suspensión, entre otros, hay una menor eficiencia porque se está utilizando un vehículo sobredimensionado para el número exacto de pasajeros, es más complicado de maniobrar en los lugares mencionados. Así pues, no es factible utilizar vehículos con capacidades mayores, dado que se considera una forma errónea del manejo de los fondos públicos que se administran; virtud de lo anterior es que se solicita dicho bien con las especificaciones técnicas ya aportadas en la licitación para solventar este tipo de necesidades en la prestación del servicio de transporte a la comunidad universitaria. Por lo cual, este cambio se considera desfavorable para atender las necesidades que son requeridas por satisfacer con este equipo por parte de la UNA, por lo cual, se toma la decisión de NO actualizar esta especificación, con el único fin de cumplir con los principios constitucionales aplicables a la contratación pública para la adquisición del bien indicado en la Licitación 2025LY-000011-0003500001, correspondiente a VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y/O MERCADERÍA" (sic) Tal y como se puede observar del análisis realizado por el Administrador de Contrato se tiene total claridad de cuál es el requerimiento institucional, mientras que la objetante, solamente está planteando una solicitud (respetuosa) queriendo acomodar el pliego de condiciones para favorecer su participación en el presente concurso, ya que, si esta Administración solicita los vehículos con la capacidad de 16 pasajeros y una cilindrada, no mayor de 2.750 cc, lo hace bajo criterios de economías más allá de la compra, como mantenimientos, y mayor agilidad a la hora de determinar qué vehículos deben de ser asignados a los grupos de estudiantes o de trabajo, según su necesidad, y como principio general de la contratación pública, es la Administración quien conoce sus necesidades, pero además el recurso de objeción no es un instrumento para adaptar el pliego de condiciones a las particularidades de cada uno de los posibles oferentes, sino delimitar la arbitrariedad administrativa, la cual en este caso está justificada técnicamente en la solicitud del equipo necesario para esta Administración en donde más grande NO necesariamente es mejor. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar la solicitud de modificación del pliego de condiciones en cuanto a realizar un cambio en la capacidad y cilindraje para el Lote 0005 de esta licitación..."*

Al respecto, si bien la empresa objetante propone valorar el cambio sobre las características del requerimiento sobre el cilindraje y la cantidad de pasajeros, este órgano contralor estima que no lleva razón, además porque no aporta prueba que acredite que la regulación favorezca a una marca en concreto. Tanto para el cilindraje, como para la capacidad de pasajeros, ciertamente el pliego de condiciones establece las necesidades que implica el tipo de vehículo para la Administración y expone las funciones que le dará al vehículo y explica las razones técnicas que motivan las características citadas. Dado que considerar en adquirir vehículos con una cilindrada distintas a la solicitada en el pliego así como también una cantidad de pasajeros mayor, genera un costo adicional en combustible más alto, mantenimientos de los vehículos que radica en montos más elevados e inclusive, que el vehículo sea apto en el manejo mismo al desplazarse en poblaciones rurales y que deben ser acorde con la cantidad de estudiantes que contemplan de 10 a 16, y con ello, no poner en riesgo a las personas que se trasladan. Una vez realizado el análisis correspondiente, este órgano contralor estima que el requerimiento de la empresa carece de una base objetiva, pues presenta su exposición sin la debida fundamentación, por lo que su alegato no es acorde con lo establecido en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Por lo anterior, considerando que es la Administración quien mejor conoce sus necesidades y debido a las justificaciones técnicas que expone para mantener invariable las especificaciones recurridas, este extremo se **rechaza de plano**.

Sobre el requerimiento del pliego que establece "Torque para microbús" - Lote: LT-0005 (denominado en el pliego de condiciones Lote: LT-0005). Criterio de la División: El objetante indica que se limita el torque para vehículos de un rango de entre 400 Nm y 450 Nm de manera tal que excluye a un segmento, y con ello, Esto permitiría la participación de vehículos que aun con una ligera variación en el torque ofrecen un desempeño mecánico adecuado y cumplen con los objetivos del proceso de contratación. Por lo anterior, indica: *"...se solicita respetuosamente a la Administración que se aclare o modifique esta especificación, estableciendo de forma expresa un margen de tolerancia razonable. Por ejemplo, si el rango indicado es de 400 a 450 Nm, podría entenderse como aceptable un torque mínimo de 350 Nm, considerando un margen de ± 50 Nm..."* Asimismo, en ese sentido, la empresa recurrente indica que dicha modificación contribuiría a

garantizar la libre concurrencia, ampliando la posibilidad de participación de oferentes con vehículos técnicamente equivalentes, sin que ello afecte negativamente la calidad o funcionalidad del bien requerido.

La Administración por su parte manifiesta que ...”**NO ES CIERTO** ya que en primer lugar se debe tener presente que el pliego de condiciones establece claramente de manera cierta e inequívoca en el documento adjunto al pliego de condiciones de SICOP en el apartado denominado “Objeto del Contrato “ que el torque debe de tener “UN RANGO ENTRE 400 Y 450NM@1600-2200RPM (EL OFERENTE DEBE INDICAR EL TORQUE MÁXIMO DEL MOTOR)” (sic), por lo que, como se puede ver, el pliego si establece un rango con valores mínimos (400 Nm) y máximos (450 Nm), lo cual implica que tampoco es cierto que haya incertidumbre en cuanto a la interpretación y aplicación por cuanto cualquier valor entre el rango de 400 Nm y 450 Nm es admisible, por ende la solicitud respetuosa que hace el objetante es improcedente pues más que generar claridad lo que pretende es abrir más el rango de tolerancia sin llegar a demostrar cual es el beneficio que obtendrá la Administración con este ajuste. Al respecto el Lic. Rodrigo Alfaro Cambronero, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, cuando expresa que “Es inaceptable el cambio solicitado en la especificación del torque, dado que lo establecido como requisito en el pliego de condiciones CNT-0263-2025 estima un rango o intervalo de cumplimiento y no es requerido por la Administración ingresar un rango de tolerancia, lo anterior responde a que la Universidad Nacional en sus giras de campo transita por diferentes tipos de camino para visitar poblaciones rurales y, para solventar las necesidades, requiere que el vehículo responda en potencia y torque, por esta razón se solicita en los términos que establece el pliego de marras, todo esto en el cumplimiento de los objetivos y metas establecidas en el marco de la acción sustantiva”. Así las cosas, es evidente que la objetante, solamente está queriendo acomodar el requerimiento a su conveniencia ya que como se indicó la supuesta la aclaración propuesta pretende ampliar el rango definido por esta Administración lo que implica una disminución significativa en el límite inferior del torque requerido, Así las cosas, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se solicita rechazar la petitoria de modificación del pliego de condiciones para el Lote 0005 de esta licitación...”.

Por lo tanto, una vez realizado el análisis correspondiente, este órgano contralor estima que el recurrente pretende modificar los requisitos de torque, pues presenta su exposición sin la debida fundamentación técnica por lo que su alegato no es acorde y según con lo establecido en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Si bien la empresa objetante indica que el torque no es criterio que asegura la idoneidad del objeto de este concurso, este órgano contralor observa que el argumento del objetante no viene acompañado de la prueba técnica a la que refiere ni demuestra mediante prueba idónea que en efecto las características impugnadas van destinadas a favorecer a determinados proveedores, siendo que lo que pretende es ajustar la especificación a su propia conveniencia, pues la Administración en efecto establece el rango con valores mínimos, para que el vehículo responda tanto en potencia y torque en las giras, por lo que el recurrente no acredita en los términos establecidos en el artículo antes citado que la regulación que objeta sea contraria a las normas y principios que informan esta materia. Por consiguiente, en relación con la solicitud de modificación del requerimiento para el torque, este extremo se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Sobre el “Estudio de Mercado”. Criterio de la División: Expone que no se encuentra adjunto al procedimiento de contratación el estudio de mercado requerido como paso previo y obligatorio según el artículo 15 de la Ley 9986 y su reglamento. Agrega que este estudio es indispensable para verificar que las condiciones establecidas en el cartel reflejan las opciones reales disponibles en el mercado y que no se están estableciendo barreras injustificadas a la participación. Por lo que, solicita a la Administración aportar y transparentar el estudio de mercado correspondiente, en cumplimiento con lo dispuesto por la normativa vigente.

Por su parte la Administración indica: ...”*Sobre el análisis de mercado del vehículo: Que al respecto de este punto, indica la objetante que la presente licitación no cuenta con un estudio de mercado obligatorio de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 9986 y su Reglamento, lo cual NO ES CIERTO lo que señala la objetante, debido a que en primer lugar el artículo que refiere la Ley de Contratación Pública sobre el estudio de mercado corresponde al 34 y 85 de su Reglamento, los cuales establecen que antes de realizar la contratación se debe de contar con un sondeo o estudio de mercado, y hace la referencia que para este fin debe de considerar al artículo 17 de la misma Ley, que establece que para obtener los precios de referencia, se debe de establecer un catálogo de precios a partir de compras anteriores de los bienes descritos en cada licitación. Si bien el artículo 34 no establece una metodología para el citado estudio para esta licitación se referencia precios de contrataciones anteriores (banco de precios) y tal como lo señala el Lic. Rodrigo Alfaro Cambronero, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025, estos precios se tomaron como referencia de las licitaciones 2023LE-000019-0003500001, 2024LY-000012-0003500001 y 2024LY-000021-0003500001, todas ellas efectuadas por la Universidad Nacional y de la que se conocen sus alcances y detalles y para la cual se utiliza la metodología que se explica en el oficio que se adjunta a este expediente mismo que se puede observar en la dirección https://www.sicop.go.cr/moduloBid/cartel/EP_CTJ_EXQ035.jsp?cartelNo=20250601604&cartelSeq=00&docSeq=1, el cual se realiza para que se compruebe la existencia de los datos que determinan los precios de referencia. Así las cosas, de acuerdo con los argumentos expuestos, se solicita rechazar lo indicado en este punto del recurso ya que esta Administración ha actuado de manera transparente y clara de cara a este procedimiento de contratación pública...”*

En el punto en cuestión, la recurrente argumenta que no se encuentra en el expediente de la contratación el estudio de mercado y por lo tanto solicita que se aporte el mismo. Por su parte, la UNA manifiesta que eso no es correcto, que se tomaron como referencia precios de licitaciones anteriores (banco de precios).

Al respecto, determina esta Contraloría General que revisado el expediente de la contratación no es posible ubicar el oficio UNA-STI-OFIC-598-2025 del 03 de julio del 2025 referenciado por la Administración al contestar la audiencia especial. Por el contrario, en el apartado 8. Información relacionada, que incluso es el apartado al que remite la dirección electrónica que señala la UNA en la respuesta a la audiencia especial, se logra visualizar un archivo denominado “Estudio de Mercado” publicado el 4 de julio de 2025, el cual contiene un formulario de estudio o sondeo de mercado, número de formulario UNA-STI-FESM-002-2025, en el cual se incluyen precios unitarios de referencia de licitaciones del año 2024 y 2023.

Sobre lo anterior, es importante indicar que dicho documento fue subido al SICOP el 4 de julio de 2025, es decir posteriormente al plazo legal que tenían los potenciales oferentes para recurrir el pliego de condiciones, cuya fecha fue hasta el 30 de junio de 2025, con lo cual los mismos no tuvieron nunca acceso al mismo para poder ejercer el derecho a recurrir su contenido.

Por otra parte, en cuanto al contenido del documento/formulario UNA-STI-FESM-002-2025 en el cual, como lo explica la UNA, se tomaron como referencia las licitaciones de los años 2024 y 2023 que comprueban la existencia de los datos que determinan los precios de referencia, esta Contraloría General mediante la resolución R-DCP-SICOP-00646-2024 del 8 de mayo de 2024 emitió el siguiente criterio con respecto a la manera por medio de la cual la normativa regula la realización del estudio de mercado:

"De lo anterior se desprende que existe una relación de normas entre la forma de efectuar el estudio de mercado según artículo 34 LGCP y los escenarios previstos para realizar el análisis de la razonabilidad del precio ofertado regulado en el artículo 44 RLGP. En consecuencia, de una lectura armonizada de lo dispuesto en la Ley y el Reglamento de Contratación Pública es factible concluir que el artículo 44 de dicho reglamento permite operativizar la obligación impuesta a las Administraciones licitantes en cuanto a la realización de un estudio de mercado, al establecer las reglas generales que deben seguirse para determinar el precio de referencia y la banda o rango de tolerancia -máximo y mínimo- que resultan del citado estudio y que posteriormente se utilizarán durante la fase de análisis de ofertas para concluir sobre la razonabilidad del precio ofertado. El estudio de mercado se constituye a partir de varias fuentes confiables de información, de conformidad con las reglas establecidas en el artículo 44 del RLGP, siendo el banco de precios el primer insumo de consulta a disposición de la Administración, sin embargo debe tomarse en cuenta que los datos que se extraigan del mismo no deben ser utilizados de forma automática sino que deben ser analizados para determinar que responden a las particulares características del objeto o servicio que se pretende licitar. Lo anterior por cuanto en algunos casos, entre ellos para la contratación de servicios y la obra pública, el mero código de identificación del catálogo no le brinda la información precisa que necesita para comparar de frente a lo que busca licitar. En caso de que la información del banco de precios no le resulte ni aplicable ni suficiente para establecer precios de referencia en objetos o servicios similares, la contratante deberá dejar constando dentro del expediente electrónico del concurso la justificación de ese actuar, pudiendo entonces recurrir a otras fuentes conforme se dirá. Así las cosas, al momento de realizar el estudio de mercado la Administración determinará si a partir del banco de precios, de acuerdo con el código de identificación otorgado para bienes, obras y servicios **-en un rango de los últimos seis meses-**, existen datos de procedimientos de contratación con sus correspondientes precios ofertados, que resultan comparables con el objeto y/o servicio que va a licitar. En caso de que tal información exista y que la Administración contratante no tenga evidencia de situaciones excepcionales que afecten el mercado específico, utilizará y procesará la información del banco de precios, para establecer el precio de referencia y el rango de tolerancia que incorporará al pliego de condiciones de conformidad con la lectura armónica de los artículos 34 LGCP y artículo 44 inciso a) del RLGP. Ahora bien si por el contrario, no existe información en el banco de precios o existiendo la misma no refleja las condiciones actuales de mercado ni resultan comparables con el objeto y/o servicios a contratar deberá la Administración al amparo de lo regulado en el numeral 44 de cita inciso d) realizar el estudio de mercado tomando en consideración la cuantía y complejidad del objeto recurriendo a otras fuentes tales como, investigación exploratoria del mercado, información histórica disponible, mecanismos de consulta y en general utilizar todo aquel material y otros medios complementarios que permitan establecer el precio de referencia y los rangos de tolerancia igualmente que deberán ser incorporados al pliego de condiciones. Efectuado el estudio de mercado y definido el precio de referencia y el rango de tolerancia, y ya en etapa de análisis de ofertas, la Administración analizará los precios ofertados con la finalidad de determinar su razonabilidad de conformidad con el rango de tolerancia que fue advertido en cartel." (El resaltado no es original).

De conformidad con la cita anterior, se tiene que los artículos 34 de la LGCP y el 44 de su Reglamento regulan lo referente a la obligación de realizar un estudio de mercado, para lo cual la Administración cuenta con dos escenarios, ya sea utilizar el banco de precios de SICOP como primer insumo o si éste no resulta aplicable o factible su utilización proceder a realizar un estudio de mercado recurriendo a otras fuentes tales como, investigación exploratoria del mercado, información histórica disponible, mecanismos de consulta y en general utilizar todo aquel material y otros medios complementarios que permitan establecer el precio de referencia y los rangos de tolerancia. Ahora bien, en el caso de que la Administración determine que le resulta factible utilizar para el caso particular la información del banco de precios del SICOP, luego de un análisis pormenorizado de la información que ahí consta y que la misma resulta aplicable al objeto particular de la contratación, de conformidad con el numeral 44 del RLGP los datos que utilice deben ser de los últimos 6 meses.

Adicionalmente, estima este órgano contralor mencionar que el documento denominado Estudio de Mercado no se explican las razones por las cuales la información de licitaciones de los años 2023 y 2024 que ahí consta resulte aplicable al objeto de la contratación y se encuentre actualizada de manera que refleje la realidad del mercado a este momento y por lo tanto se constituya en una fuente confiable que le permita a la UNA tomar decisiones relevantes en el presente procedimiento de contratación pública. En este punto, es relevante recordar la indicado por este órgano contralor sobre la importancia del estudio de mercado:

"A) Sobre la importancia del estudio de mercado en el procedimiento de contratación pública: El estudio de mercado en el contexto de la contratación pública se encuentra regulado en la Ley General de Contratación Pública (Ley No. 9986 del 27/05/2021, en adelante LGCP) concretamente en el artículo 34 (vinculado al artículo 17), así como en los artículos 44 inciso d), 85 y 100 de su Reglamento (Decreto Ejecutivo No. 43808-H del 22/11/2022, en adelante RLGP). El concepto de estudio de mercado implica la realización de un proceso sistemático y exhaustivo cuyo objetivo primordial es obtener información actualizada y confiable acerca de las condiciones del mercado en relación a los bienes, obras o servicios que se pretenden adquirir mediante un procedimiento de contratación. Este análisis busca evaluar precios, disponibilidad, calidad y otros aspectos relevantes de los bienes o servicios en cuestión, con el propósito de respaldar la toma de decisiones informadas por parte de la Administración y asegurar la transparencia, competencia y eficiencia en los procesos de contratación. La obligatoriedad de llevar a cabo por parte de la Administración un estudio o sondeo de mercado en la contratación pública, conforme a la normativa previamente indicada, se justifica en el ello le permitirá a la entidad licitante garantizar la transparencia, eficiencia y equidad en los procedimientos de adquisición de bienes, obras y servicios bajo la tutela de la L6GCP y el RLGP. En este sentido resulta importante destacar que el artículo 34 de la LGCP, establece en forma expresa el deber de la Administración de realizar un sondeo o estudio de mercado como parte integral de la planificación de los procedimientos de contratación. Este estudio no se restringe a solicitar cotizaciones sino que la norma legal dispone que el mismo se debe sustentar en fuentes confiables para obtener precios de referencia que permitan determinar los precios adecuados para adquirir los bienes, obras y servicios. Más allá de la determinación de precios, el estudio de mercado tiene el propósito de evaluar la disponibilidad de los bienes, obras o servicios en términos de cantidades, calidades, opciones y oportunidades requeridas, así como verificar la disponibilidad de proveedores y su ubicación, ya sea en el mercado local o internacional, lo cual influye incluso en aspectos como plazos de entrega y vigencia del contrato. Además, guía la toma de decisiones informadas sobre procedimientos de contratación y proporciona información pertinente para definir la disponibilidad presupuestaria. Adicionalmente, el estudio de mercado resulta ser la antesala (según los artículos 34 y 35 LGCP) para la estimación inicial del contrato, ofreciendo datos actualizados y confiables sobre los precios del mercado y la disponibilidad de los bienes y servicios necesarios. Esto es especialmente relevante en contrataciones de objeto continuo, sucesivo o periódico, donde la estimación se basa en el valor total del contrato durante su vigencia, o en contrataciones con posibilidad de prórroga, donde se estima sobre la base del pago mensual calculado multiplicado hasta cuarenta y ocho (cuatro años), de acuerdo con el artículo 35 de la LGCP. Según el artículo 44 del RLGP, el estudio de mercado debe considerar el ciclo de vida completo de la contratación y adherirse al principio de obtener el mejor valor por el dinero invertido. Este análisis, respaldado por información confiable y actualizada, servirá luego de fundamento para determinar la razonabilidad del precio de los bienes, obras y servicios. Además, este artículo establece que en caso de divergencias entre los precios ofertados y los precios de referencia, se debe justificar la razonabilidad de dichas diferencias mediante un acto motivado, que para su conformación se deben seguir las pautas establecidas en los artículos 131, 132, 133 y 136 inciso f) y punto 2 de la Ley General de la Administración Pública (Ley No. 6227 del 02/05/1978 y sus reformas), en lo que respecta a la estructura de un acto motivado. Es importante

recaltar que el artículo 17 de la LGCP, 43 y 44 del RLGCP establecen que el sistema digital unificado debe contar con un catálogo de obras, bienes y servicios utilizando estándares internacionales, así como con un banco de precios que proporcione información sobre la comparación de precios ofertados del catálogo en los últimos 6 meses, tomando como referencia el respectivo código de identificación del bien o servicio de interés, todo lo cual se constituirá en un insumo más que deberá valorar la Administración al momento de realizar el estudio o sondeo de mercado previo a la estimación la contratación. El artículo 100 del RLGCP refuerza la transparencia en la contratación pública al indicar que el oferente elegible será comparado con el banco de precios del sistema digital unificado o con los precios del mercado para analizar la razonabilidad del precio. Además, esta norma resalta la importancia de los descuentos ofrecidos en las ofertas, asegurando que dichos descuentos sean aplicados al precio para fines de comparación. El estudio de mercado también tiene como objetivo prevenir situaciones de monopolio o proveedor único, según el artículo 7 del RLGCP. Mediante el análisis del mercado, se verifica si existe un proveedor único idóneo para atender una necesidad particular. Esta excepción a los procedimientos ordinarios está sujeta a rigurosas actuaciones, como la verificación en el sistema digital unificado y la realización de un sondeo o estudio de mercado para determinar la unicidad del proveedor. En línea con la normativa aplicable, el estudio de mercado contribuye a proteger el principio de competencia y libre concurrencia, al identificar proveedores potenciales y proporcionar una base sólida para establecer precios justos y razonables. Esto es especialmente crucial en contrataciones de gran envergadura o en situaciones donde el mercado presenta condiciones especiales. Por último, es esencial vincular el estudio de mercado con el objeto contractual y sus especificaciones técnicas, en relación con el tema de las compras públicas estratégicas, que es parte de los aspectos novedosos incorporados a la actual normativa de contratación pública. Para el caso específico que nos ocupa respecto del recurso de objeción interpuesto, ello se desarrollará en un apartado posterior sobre los criterios sustentables previstos en el pliego de condiciones. En resumen, el estudio de mercado desempeña un papel crucial al asegurar la transparencia, eficiencia y equidad en la contratación pública, proporcionando información confiable y actualizada sobre precios y disponibilidad de bienes, obras y servicios. Es fundamental que este estudio no solo se realice en el momento procedimental oportuno, sea este durante la fase inicial del procedimiento y de previo a la estimación del contrato; sino que también se presente como información clara, objetiva y disponible para todas las partes involucradas en el procedimiento de contratación pública. Dada su importancia, es vital que este estudio quede incorporado en el expediente administrativo dentro del sistema digital unificado conforme lo dispuesto en los artículos 16 al 19 así como 56 inciso g) y 125 inciso 0) de la LGCP, en conjunto con los artículos 25, siguientes y concordantes del RLGCP...". (Resolución R-DCA-SICOP-00606-2023 del 30 de mayo de 2023).

A modo de conclusión se le hace ver a la Administración que el estudio de mercado en la contratación pública cumple un rol central al garantizar la transparencia, eficiencia y equidad en los procesos de adquisición. Asimismo, proporciona información actualizada y confiable sobre precios, disponibilidad y calidad de bienes y servicios, respalda decisiones informadas de la Administración, promueve la competencia y previene situaciones de monopolio. A su vez, su estrecha vinculación con las especificaciones técnicas del objeto contractual destaca su papel estratégico dentro del procedimiento de contratación pública. Por lo que, su implementación rigurosa, debidamente documentada en el expediente administrativo, es esencial para salvaguardar la legalidad y eficacia de los procesos de contratación pública. Todo lo expuesto sin dejar de mencionar que el estudio de mercado se constituye en un instrumento sumamente útil en la fase concursal de admisibilidad y estudio de las ofertas, propiamente cuando se materializan las figuras contempladas en los artículos 41 y 42 de la LGCP en concordancia con el artículo 106 del RLGCP en referencia al tema del precio inaceptable durante la fase de estudio de las ofertas.

Así las cosas, de frente a lo antes explicado debe la Administración dar la publicidad exigida por la normativa al documento denominado estudio de mercado que fue subido el 4 de julio 2025 y a su vez debe proceder a determinar si el mismo cumple con las regulaciones legales y reglamentarias en cuanto a la elaboración del estudio de mercado, caso contrario es obligación de la UNA atender las exigencias del ordenamiento jurídico y realizar un estudio de mercado de conformidad con los parámetros antes explicados, al respecto se puede consultar la resolución R-DCP-SICOP-01889-2024 . Por lo cual, se declara **parcialmente con lugar** este extremo del recurso con el fin de que la Administración proceda a realizar lo antes señalado.

Sobre el requerimiento del pliego en el punto 4. Garantía de los vehículos SECCIÓN 2. CONDICIONES ESPECIALES DEL BIEN O SERVICIO 2. Aspectos varios de la garantía de vehículos). La gestionante discrepa de la referida cláusula que establece: "...La garantía deberá de incluir asistencia en el camino como parte de ésta, la cual deberá de incluir el traslado en grúa sin costo alguno para la UNA desde el punto donde se encuentre el vehículo en cualquier parte del país hasta el taller del contratista...". Según lo expuesto, refiere la empresa que esta cláusula repercute tanto la parte contractual y económica, en el tanto esto no refiere a una garantía de fábrica.

Por su parte la Administración indica: "...tal como lo explica el Lic. Rodrigo Alfaro Cambroner, Jefe de la Sección de Transportes de la UNA, en su calidad de Administrador del Contrato, por medio del oficio UNA-STI-OFC-598-2025 del 03 de julio del 2025, que indica que "Efectivamente la Universidad Nacional con la compra de estos vehículos requiere dentro de los términos de garantía la inclusión de la asistencia en el camino sin costo adicional. Esta es una garantía que se le solicita al concesionario distribuidor del vehículo como parte de los servicios requeridos de la Universidad Nacional y no así al fabricante. No se indican la cantidad de eventos posibles por atender, dado que se presume que, al ser un vehículo del año comprado en la agencia, no debería presentar ningún tipo de desperfecto al momento de su utilización. En caso de que el daño se produzca por causas ajenas al fabricante, llámese accidentes o incidentes, este servicio tendría un costo para la Universidad Nacional. Finalmente, como lo indica el objetante en su petitoria, la asistencia no forma parte de la garantía de fábrica que brindan los fabricantes automotrices, por lo cual, es una condición adicional que se pide dentro de la garantía a los posibles oferentes distribuidores de los vehículos que participen dentro de la licitación de marras". En relación a este aspecto, la Administración rechaza lo pretendido, siendo que es la mejor conocedora de sus necesidades y por ende quien sabe cómo plasmar los requerimientos en el pliego, ejercicio que realiza en atención a su discrecionalidad administrativa y al interés público que está llamada satisfacer, lo procedente es este extremo del recurso..."

Es por ello que como bien lo indica la Administración en el pliego de condiciones, en los aspectos varios de la garantía de los vehículos, esta recae sobre las causas atribuibles al estado de los mismos que cubren la garantía, ya que al ser un vehículo del año en agencia, no debería presentar desperfectos, y en cuyo caso, si el daño se genera por causas ajenas al fabricante (accidentes o incidentes), es la propia Administración que se considera debe responder por dicho costo. En razón de lo anterior, según las condiciones especiales para estos vehículos, se le advierte a la Administración detallar ampliamente este apartado en lo referente a la cobertura de la garantía de dicho vehículo específicamente lo concerniente a la asistencia en la carretera, considerando las razones antes descritas. Por lo tanto este órgano contralor considera el **recurso parcialmente con lugar**.

Recurso 800202500001270 - IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA

Se remite al criterio vertido en el apartado titulado "Recurso 800202500001271" - IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA

Recurso 8002025000001269 - IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA

Se remite al criterio vertido en el apartado titulado "Recurso 8002025000001271" - IMPORTACIONES PACYATLAN CR SOCIEDAD ANONIMA

5. Aprobaciones

Encargado	MARIA GABRIELA SOLANO DELGADO	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	22/07/2025 15:02	Vigencia certificado	15/05/2025 15:12 - 14/05/2029 15:12
DN Certificado	CN=MARIA GABRIELA SOLANO DELGADO (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=MARIA GABRIELA, SURNAME=SOLANO DELGADO, SERIALNUMBER=CPF-01-0949-0151		
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	KAREN MARIA CASTRO MONTERO	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	22/07/2025 15:27	Vigencia certificado	08/03/2022 10:05 - 07/03/2026 10:05
DN Certificado	CN=KAREN MARIA CASTRO MONTERO (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=KAREN MARIA, SURNAME=CASTRO MONTERO, SERIALNUMBER=CPF-04-0181-0227		
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		

6. Notificación resolución

Fecha/hora máxima adición aclaración	28/07/2025 23:59		
Número resolución	R-DCP-SICOP-01362-2025	Fecha notificación	22/07/2025 15:29