

## Emitir resolución de recursos

### 1. Generar resolución de recursos

Encargado	DIGNA MILENA MONTERO RODRIGUEZ		
Fecha/hora gestión	05/09/2025 15:09	Fecha/hora resolución	05/09/2025 16:27
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072025000001751
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2025LY-000018-0021400001	Nombre Institución	INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS
Descripción del procedimiento	21400001 Adquisición de camiones cisterna carrozados		

### 2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002025000001604	13/08/2025 23:48	MARTHA CAROLINA GOMEZ RODRIGUEZ	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000001603	13/08/2025 23:40	JOHAN JOSUE SOLANO ROJAS	AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO CORI SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000001601	13/08/2025 20:33	OMAR ENRIQUE ROJAS DONATO	TECNOLOGIA NORDICA NORDITEC SOCIEDAD ANONIMA	Rechazo de plano	Falta de fundamentació
8002025000001597	13/08/2025 15:57	FRANCISCO RAMIREZ SALAS	MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA	Parcialmente con lugar	No aplica

### 3. \*Resultando

- I. Que mediante auto N° 8052025000001722 del dieciocho de agosto de dos mil veinticuatro esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante. Dicha audiencia fue atendida en tiempo y forma, lo cual se encuentra incorporado al expediente de la objeción en el sistema digital unificado.
- II. 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 8002025000001604 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA**

**I. CONSIDERACIONES DE OFICIO.** Este órgano contralor estima oportuno orientar la gestión de los procedimientos de contratación pública por medio de las siguientes consideraciones.

**A. Aspectos previos al procedimiento:**

**i. Compra pública estratégica:** Los pliegos de condiciones en los procesos de contratación pública pueden incluir criterios diferenciados para sectores o situaciones específicas, los cuales buscan promover la compra pública estratégica y lograr objetivos más allá del precio, como la inclusión social o la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, la inclusión de estos criterios está sujeta a la debida justificación técnica sustentada en estudios de mercado para asegurar que no limiten injustificadamente la libre competencia. La Administración, aunque goza de discrecionalidad para definir los factores de evaluación, debe asegurarse de que estos cumplan con las características esenciales del sistema de evaluación: trascendencia, pertinencia, proporcionalidad, aplicabilidad y completez. (R-DCP-SICOP-1180-2025 del 01 de julio).

**ii. Regla fiscal:** De conformidad con el artículo 11 y el Capítulo IV, ambos del Título IV de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas No. 9635 del 3 de diciembre de 2018 y el Decreto Ejecutivo N°41641-H, Reglamento al Título IV de la Ley N°9635, Responsabilidad Fiscal de la República, se recuerda a la Administración licitante, su deber de verificar desde la fase de presupuestación de la contratación, el cumplimiento al límite de regla fiscal previsto para el ejercicio económico del año en curso, así como el marco de presupuestación plurianual dispuesto en el artículo 176 de la Constitución Política. Para estos efectos, la Administración deberá adoptar las medidas de control interno necesarias para verificar que el monto asignado a la contratación que se licita cumple con dichas disposiciones, debiendo advertirse que su inobservancia podría generar responsabilidad administrativa del funcionario, conforme lo regulado en el artículo 26 de la citada Ley.

**B. Sobre la evaluación de Ofertas:**

**i. Trascendencia del incumplimiento:** La Administración se encuentra en la obligación de sustentar sus actos. Así en el caso de incumplimientos de las ofertas, se espera que este sea analizado bajo el norte de la consecución del fin perseguido con el concurso, y cómo este se ve afectado a raíz de ese incumplimiento, de manera que sean excluidas ofertas que presenten vicios sustanciales, y no aquellas en las que el vicio es intrascendente. (Resolución R-DCP-SICOP-02051-2024 del 16 de diciembre).

**ii. Subsanación:** La lectura de esta debe realizarse bajo la luz de los principios de eficiencia e igualdad con una orientación a los resultados. Así: 1- La Administración debe estudiar la oferta presentada y prevenir en un solo documento los aspectos que deban solventarse, para ello se requiere claridad en lo que la Administración espera sea atendido. Sin embargo, ante la nueva información, es posible que la Administración solicite efectuar un nuevo requerimiento. 2- El plazo que se fije para atender debe responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad de frente al requerimiento. 3- No es necesario solicitar subsanar aspectos que no requieren mayor manifestación del oferente. 4- Si el oferente no procede dentro del plazo establecido a subsanar operará la sanción de caducidad. No obstante, se debe analizar la trascendencia del incumplimiento. 5- No es posible en fase recursiva subsanar aspectos que en su momento fueron claramente prevenidos por la Administración. (Resolución No. R-DCP-SICOP-01070-2024 del 24 de julio). 6- La subsanación de oficio no es una habilitación irrestricta para los oferentes de hacerla en cualquier momento, pues la Administración cuenta con plazos para cumplir con las etapas del procedimiento. (R-DCP-SICOP-00097-2025 del 21 de enero).

**iii. Razonabilidad del precio bajo la nueva LGCP.**

La verificación de la razonabilidad del precio prevista como un deber de la Administración en el artículo 41 LGCP tiene sustento en el principio de eficiencia mismo y en la gestión de los riesgos de que los precios cotizados en el procedimiento de concurso no distorsionen la ejecución contractual al punto de llevar la contratación a incumplimiento. El precio como elemento sustantivo desde la apertura de ofertas, no sólo tiene implicaciones en la sana economía de los fondos públicos y la mejor inversión de ellos en la selección de ofertas más idóneas, sino que necesariamente garantiza el principio de igualdad desde su comparación partiendo del respeto de los elementos del objeto contractual precisados en el pliego y del dimensionamiento de las obligaciones que impone el ordenamiento jurídico, por lo que la verificación de su razonabilidad es vital para el sistema de contratación pública.

Considerando que este órgano contralor mediante el ejercicio de sus competencias en materia de impugnación ha encontrado diferentes prácticas sobre la valoración de razonabilidad del precio que en algunos casos incumplen o se apartan parcialmente de lo dispuesto en la normativa vigente, las cuales ha enmendado cuando las condiciones de la impugnación y su fundamentación lo permiten, se estima importante reiterar algunos conceptos sobre la valoración de razonabilidad. Así entonces, este órgano contralor estima oportuno realizar una serie de consideraciones oficiosas sobre el tema en términos preventivos, sin que implique que se ha realizado un análisis de las cláusulas que regulan el tema en el pliego impugnado (ni que el tema no se haya abordado apropiadamente) o un estudio del tema que trascienda la discusión de los aspectos expuestos en el recurso.

**a) Normativa aplicable.** Tanto el legislador en los artículos 17, 34 y 41 de la Ley General de Contratación Pública, como el desarrollo reglamentario de esa norma en los artículos 44, 85, 100 y 106 RLGCP, refiere una serie de supuestos y herramientas para que la Administración determine precisamente la razonabilidad de las ofertas, entre las que se encuentran el uso del catálogo y banco de precios, comparación de precios históricos, consulta previa a los proveedores, estudio de mercado, entre otros. Este análisis -que no es el cumplimiento de un requisito formal- 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 (R-DCP-SICOP-01342-2024 de 02 de setiembre de 2024).

**b) Rangos de tolerancia deben definirse desde el pliego.** La verificación de la razonabilidad parte de que el precio de referencia y sus bandas de tolerancia han sido elaboradas desde la fase de planificación después de realizar los respectivos estudios según los artículos 34 LGCP y 44 RLGCP. De ahí que, los rangos o bandas de tolerancia deben ponerse en conocimiento desde el pliego no sólo para efectos de la debida confección de la oferta sino en cumplimiento de los principios de transparencia e igualdad; por lo que las Administraciones deben de ajustar la forma en que se realizan los estudios de mercado, la información que se consigna en sus pliegos de condiciones y la manera por medio de la cual realizan los análisis de razonabilidad de las ofertas, pues -en principio- no pueden variarse las bases de razonabilidad durante la evaluación de ofertas.

**c) No es posible utilizar los precios de las ofertas recibidas en el concurso.** Como es conocido, el modelo de verificación de la razonabilidad varió no sólo en cuanto a dejar la presentación del presupuesto detallado al adjudicatario (artículo 42 LGCP), sino que el legislador trató de dimensionar su metodología en la etapa de planificación junto al análisis de mercado para otros temas como la definición del objeto y de admisibilidad en general, criterios de evaluación, los parámetros para aplicar afirmaciones de compra pública estratégica, entre otros. Es por ello que el estudio o análisis de mercado resulta vital para el procedimiento de contratación y desde luego para la definición clara y objetiva de las reglas de revisión de la razonabilidad del precio (R-DCA-SICOP-01010-2023 de 31 de agosto de 2023 y R-DCP-SICOP-00646-2024 del 08 de mayo de 2024).

Así entonces, también el establecimiento de rangos de tolerancia o bandas se define desde una etapa temprana previa a la recepción de ofertas según el artículo 34 LGCP y por ende no resulta posible considerar las ofertas recibidas en el concurso para efectos de razonabilidad (R-DCA-

SICOP-01408-2023 de 15 de noviembre de 2023). Así entonces, entre otros casos, mediante la resolución R-DCP-SICOP-01342-2024 de 02 de setiembre de 2024, se indicó sobre el tema: "Al respecto, estima este órgano contralor que de la lectura del artículo 34 de la LGCP que indica que los precios de referencia para determinar los precios excesivos o ruinosos deben establecerse de previo a la estimación de la contratación y el artículo 44 del RLGC que dispone que el rango de tolerancia debe quedar definido en el pliego de condiciones, se desprende que el desarrollo del análisis de razonabilidad se basa en los insumos que tenga la Administración al momento de realizar las lecturas de mercado, por lo que sin perjuicio de que la normativa a futuro puede considerar en la razonabilidad del precio las ofertas recibidas en el concurso, no es una posibilidad prevista con la reforma integral y no podría ser considerada por la Administración en el nuevo estudio que realizará. En ese sentido, la mayor profundidad y análisis en la etapa regulada bajo el artículo 34 LGCP resulta fundamental para que el precio de referencia refleje la realidad del mercado y las necesidades de la Administración, en dónde -se insiste- el banco de precios es un insumo más y no la única posibilidad según la realidad y necesidades de la Administración, pero no incluye los precios de las ofertas recibidas en el concurso, todo lo cual podría ser variado a futuro bajo los ejercicios de mejora regulatoria y lecturas técnicas que realicen las instancias competentes."

**d) Posibilidad de subsanar el estudio de mercado.** El estudio de mercado como el análisis de razonabilidad están estrechamente relacionados, siendo el primero la base del segundo. Ahora bien, tomando como referencia las disposiciones del artículo 44 del RLGC, este órgano contralor entiende que existen situaciones que pueden llevar a afectar el resultado obtenido por el estudio realizado al momento de analizar ofertas, siendo el objetivo del estudio de mercado reflejar la situación de este, se entiende que es posible su subsanación, bajo tres situaciones debidamente justificadas y acreditadas: 1) Que la situación no existiera al momento en que se realizó el estudio de mercado. 2) Presencia de errores técnicos constatables en el estudio realizado. 3) Situaciones excepcionales del mercado específico. (Resolución No. R-DCP-SICOP-00743-2025).

**e) El análisis de razonabilidad y la indagatoria del precio.** Considerando que el artículo 42 LGCP dejó la presentación del presupuesto detallado para la oferta que resulte adjudicada, claramente no es posible requerirlo para el análisis de razonabilidad en la etapa de evaluación de ofertas (R-DCP-SICOP-00401-2024 de 19 de marzo de 2024), ni tampoco pretender que se aporte indirectamente en la indagación sobre razonabilidad ni pretender un análisis de razonabilidad sobre componentes específicos de la estructura del precio que impliquen un análisis de presupuesto detallado sino que estos rubros deben analizarse globalmente (R-DCP-SICOP-01342-2024 de 02 de setiembre de 2024). Desde luego, queda excluida de esas limitaciones lo que concierne a la prerrogativa de la Administración de verificar que las ofertas respeten la legislación vigente, pues a la Administración le corresponde verificar que se respete el ordenamiento jurídico en función del objeto contractual, como podría ser el caso de la legislación laboral que es de acatamiento obligatorio para la Administración y cualquier oferente (R-DCP-SICOP-01342-2024 de 02 de setiembre de 2024).

En cuanto a la indagatoria, la Administración podrá solicitar a los oferentes que presentan precios presumiblemente excesivos o ruinosos que justifiquen sus precios. Ante esto, el oferente debe justificar por medios idóneos las razones por las que su precio si es razonable. Recibido esto, la Administración deberá motivar las razones por las que encuentra que lo es o no. (R-DCP-SICOP-01159-2025 del 27 de junio).

Se debe considerar que, aunque los artículos 41 de la Ley General de Contratación Pública y 101 de su Reglamento permiten que un oferente presente una línea de crédito o garantía, este recurso solo se utilizará cuando tras la indagatoria la Administración aún tenga dudas sobre la razonabilidad del precio ofertado. Además, se le podrá solicitar a la oferta que resulte ser la posible adjudicataria (R-DCP-SICOP-00469-2025 de 18 de marzo de 2025).

Finalmente, la Administración a partir de los aspectos indicados, deberá emitir un informe final concluyendo sobre el análisis efectuado a cada oferta y la calificación que esta tendría de frente a la razonabilidad del precio ofertado.

**f) Consecuencias de no cumplir la normativa vigente sobre razonabilidad.** Conforme lo que se ha indicado, la definición de los precios de referencia y las bandas de tolerancia debe hacerse desde el pliego del concurso (R-DCP-SICOP-01450-2024 de 18 de setiembre de 2024) y no puede variarse o desconocerse por la Administración bajo el argumento de que se trataba de una metodología simplemente referencial. De igual forma, la omisión del cumplimiento de los análisis de mercado, la fijación del precio de referencia y las bandas de tolerancia implicaría eventualmente que el acto final adolece de un vicio en el motivo, que en cada caso no exime al eventual disconforme de la carga de prueba para desvirtuar la presunción de validez que cobija al acto final y cuya conservación demanda el principio de eficiencia constitucional.

En los casos en que estas circunstancias se acrediten y exista un mejor derecho de quién impugna, ciertamente le corresponderá a la Administración realizar los estudios de mercado, definir precios de referencia y bandas y luego aplicarlos a las ofertas recibidas; es decir, se hace necesario que se cumpla a cabalidad con las etapas para razonabilidad previstas por la legislación y desarrolladas por el respectivo reglamento, no como un rito formal sino como un aspecto sustantivo del procedimiento de concurso. Este cumplimiento si bien no amerita la nulidad del procedimiento en consideración a los principios de eficacia y eficiencia, no es un aspecto soslayable o facultativo para la Administración por lo que debería enmendarse; por lo que en afán de evitar retrasos innecesarios al interés público debe cumplirse con lo dispuesto por la normativa vigente en forma oportuna. Por lo demás, podría no precluir la discusión del tema para efectos de una impugnación del acto final porque precisamente los estudios se hicieron con posterioridad a la apertura, circunstancia que podría evitarse eventualmente de definirlos desde el pliego y dejar su discusión al recurso de objeción en una etapa más temprana. Desde luego, cada caso amerita un análisis específico de lo actuado y de las especiales particularidades.

## **II. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA EUROBUS, SOCIEDAD ANÓNIMA (EUROBUS).**

**1) Cláusula 2.7 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) 7. Capacidad de carga eje delantero: Con dirección hidráulica con su respectivo enfriador. Capacidad mínima: 9 000 kg / (...).".

La objetante indica que el requisito es excesivo y no está técnicamente justificado, excluyendo modelos que cumplen con la carga total del vehículo. Favorece a fabricantes específicos y limita la participación, violando los principios de igualdad y razonabilidad. Solicita modificar la cláusula para permitir capacidades menores a 9,000 kg, siempre que el camión cumpla con el peso bruto vehicular y las especificaciones técnicas generales, y se ajuste a la legislación costarricense de 6,000 kg para ejes.

La Administración señala que la objeción carece de pruebas técnicas suficientes y documentación respaldada por el fabricante. Los argumentos son contradictorios al considerar 9,000 kg excesivo y proponer 13,000 kg. La Administración se basa en su experiencia con camiones que poseen ejes de 9,000 kg, los cuales han dado buen resultado técnico.

Esta División ha identificado una notable inconsistencia en los argumentos presentados por la parte objetante. Por un lado, la objetante sostiene que la capacidad de 9000 kg para el eje delantero, tal como fue solicitada por la Administración, resulta excesiva, basándose en lo estipulado en el Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga; sin embargo, de manera contradictoria, la misma parte objetante propone una alternativa que considera dos ejes con una capacidad de 13000 kg. Esta propuesta no solo contradice su propio argumento inicial sobre la excesiva capacidad requerida, sino que también genera interrogantes sobre la lógica subyacente a su objeción. Ha de considerarse que el peso de la carga de un vehículo pesado es un factor crucial para la seguridad en el transporte. Los límites de peso en vehículos de carga son establecidos para evitar accidentes y garantizar la estabilidad del vehículo. En este sentido, la Administración ha señalado que la experiencia adquirida con los camiones cisterna que actualmente posee ha revelado un rendimiento técnico superior con aquellos equipos que disponen de ejes de 9000 kg. Este dato es crucial para la planificación de futuras adquisiciones y el mantenimiento de la flota, ya que indica una mayor eficiencia y durabilidad en condiciones operativas específicas. La robustez y capacidad de

carga de estos ejes permiten un mejor desempeño en terrenos diversos y una mayor vida útil de los vehículos, lo que se traduce en una operatividad más consistente para la prestación del servicio. Por lo expuesto se declara **sin lugar** el recurso presentado por falta de fundamentación.

**2) Cláusula 2.8 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) 8. Capacidad de carga eje trasero: Eje trasero tipo tándem mínimo: 20.000 kg como mínimo con bloqueos longitudinales. Con sensores para monitorear la temperatura de los ejes desde el panel de instrumentos. Con tensoras para mantener alineados los ejes en condiciones de carga. Eje pusher de doble llanta de una capacidad mínimo: 9.000 kg, con controles dentro de la cabina para subir y bajar el eje. / (...)".

La objetante manifiesta que el requisito es excesivo y no está justificado; la capacidad debe evaluarse en función del peso total y distribución de la carga. La configuración de dos ejes direccionales distribuye mejor el peso, mejora la conducción y el reparto del peso total, y se ajusta a la normativa vigente. La configuración propuesta tiene un Peso Máximo Autorizado (PMA) superior (29,500 kg) que la solicitada por la administración (26,000 kg). Viene contraria a la norma y a los principios de libre competencia y proporcionalidad. Solicita que se modifique el pliego de condiciones para que se permitan vehículos con doble eje direccional delantero en lugar de eje pusher.

La Administración indica que el informe técnico presentado no está directamente relacionado con el alegato sobre el eje trasero. Respecto al eje pusher, no se presentaron cálculos de distribución de pesos para validar los alegatos. Los ejes pusher tienen ventajas como economía de desgaste de llantas, mayor maniobrabilidad y menores costos de mantenimiento. La Administración se basa en su experiencia con camiones de estas especificaciones.

Esta División considera que la objeción presentada carece de la solidez y el fundamento necesarios para ser considerada. La recurrente no ha logrado proporcionar las pruebas pertinentes ni la justificación suficiente que respalden su solicitud de modificación. Esta deficiencia en la fundamentación probatoria y argumentativa constituye el punto débil fundamental de la objeción. Nótese que el criterio técnico aportado como prueba por la objetante alude para este punto, que los "sensores pueden dar información preventiva, no garantizan al 100 % que el vehículo no vaya a presentar fallas ni aseguran la detección temprana de problemas, ya que ellos mismos pueden fallar o arrojar lecturas erróneas. Además, este tipo de sensores suele ser más común en vehículos que operan bajo condiciones extremadamente exigentes, como transporte con cargas muy elevadas, caminos con topografía quebrada o caminos con lodo, entre otras situaciones"; no obstante, el alegato principal de la empresa recurrente se centra específicamente en la capacidad de carga del camión cisterna, haciendo hincapié en la evaluación de la misma en función del peso total del vehículo y, de manera crucial, en la distribución de la carga sobre el eje trasero. Tras la revisión del expediente y del criterio técnico emitido, esta División no logró localizar ninguna justificación o razonamiento que respalde la objeción planteada por la empresa. En este sentido, el análisis del informe técnico no revela elementos que aludan o aborden directamente la preocupación expresada sobre la capacidad y la distribución de la carga. Por consiguiente, al no existir evidencia documental o técnica que sustente los argumentos de la empresa objetante, se concluye que sus alegatos carecen de fundamento comprobable. La objeción planteada no ha sido respaldada por pruebas o criterios técnicos que permitan verificar la validez de sus afirmaciones. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

**3) Cláusula 2.12 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) 12. Carga útil permisible sobre chasis: La unidad debe tener la capacidad de instalar y soportar un Tanque cisterna de capacidad de 15.000 litros (el total del tanque cisterna con carga es de 18.000 kgrs aprox.) / El tanque cisterna será suministrado e instalado por la empresa ofertante del chasis, el oferente adjudicatario será encargado de la instalación y realizar los trámites correspondientes de revisión técnica, pruebas de estanquidad, pesos y dimensiones. / (...)".

La objetante indica que el requisito no considera las necesidades operativas reales ni las capacidades de los camiones disponibles. Un vehículo con tracción 8x4 y dos ejes direccionales ofrece ventajas en distribución de peso y un PMA superior (29,500 kg). Viola los principios de igualdad y razonabilidad. Solicita que se permita la participación de camiones con tanques de igual capacidad que cumplan las necesidades operativas, y que se permita la configuración 8x4 con doble eje delantero direccional.

La Administración manifiesta que la capacidad de 15,000 litros está justificada por la potestad rectora del AyA para el abastecimiento y distribución de agua potable, ya que puede abastecer a 100-150 personas en promedio. La objeción no está fundamentada con cálculos de distribución de pesos. El planteamiento de la cuarta objeción carece de claridad y criterio técnico.

En consecuencia, esta División ha examinado la objeción presentada y considera que carece de la solidez y el fundamento necesarios. La recurrente no ha aportado las pruebas ni la justificación suficientes para respaldar su solicitud de modificación, lo que constituye la principal debilidad de su objeción. Para que una objeción sea considerada y aceptada, es indispensable demostrar su procedencia con una justificación robusta. Esta justificación debe incluir aspectos técnicos que evidencien la viabilidad y necesidad del cambio, argumentos legales que sustenten su conformidad con la normativa vigente, y consideraciones económicas que demuestren su pertinencia y beneficio. Así, al observar el criterio técnico aportado, se nota que se sugiere como una buena alternativa para el soporte de un tanque cisterna de 15000 litros, un camión de categoría C4 contracción de 8X4 y dos ejes direccionales; no obstante, a pesar de ser esta prueba presentada por la recurrente, no se señala como dicho vehículo puede ser mejor o más conveniente para los intereses de la Administración que el que ella propone en su pliego de condiciones. No especifica cuáles sean las ventajas que aporta. La Ley N° 2726 confiere a la Administración una autoridad integral para supervisar y gestionar todos los aspectos relacionados con el ciclo del agua. En el contexto de la distribución de agua potable, específicamente a través de camiones cisterna, se ha determinado que la capacidad óptima de los tanques es de 15.000 litros. Esta especificación no es arbitraria; se basa en cálculos estimados de necesidades de consumo, lo que lo hace ideal para situaciones de emergencia, abastecimiento en zonas rurales o de difícil acceso, o para complementar el suministro en áreas con deficiencias temporales en la red. Este es un aspecto crítico, ya que la capacidad del tanque debe estar en perfecta armonía con las capacidades de los ejes del vehículo para garantizar la seguridad operativa, la eficiencia en el transporte y la durabilidad del camión. Sin estos cálculos, no se puede demostrar de manera fehaciente que las capacidades de los ejes propuestas por la empresa recurrente sean realmente las más adecuadas y, sobre todo, la mejor opción disponible en el mercado. La falta de esta información técnica sólida plantea interrogantes sobre la idoneidad y el rendimiento a largo plazo de los vehículos propuestos, y podría derivar en problemas de seguridad, mantenimiento o incluso en una menor vida útil de la flota. Por lo expuesto, se **rechaza de plano** el recurso presentado por falta de fundamentación.

**4) Cláusula 1.1.a Requerimientos técnicos, Volumen VI Evaluación y selección de ofertas. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "a. El oferente que demuestre mediante certificado del fabricante del camión debidamente consularizados que cuenta con un sistema de doble caja de dirección con la finalidad de brindarle al operador mayor seguridad en condiciones de carreteras o caminos resbalosos ya que este sistema está diseñado para brindar un factor de seguridad extra ya que ante una falla de una de las cajas de dirección el operador podrá continuar su ruta ya que la segunda caja dirección continuaría funcionando de forma segura. 2.5 puntos".

La objetante argumenta que la doble caja de dirección es una tecnología obsoleta de los años 70 y 80, utilizada en configuraciones americanas muy pesadas. Los camiones modernos (Euro 5) con una sola caja de dirección son más seguros y eficientes, utilizando materiales livianos y sistemas como ABS, ASR, EDB. Su exigencia implica doble gasto en mantenimiento y es contradictoria con la solicitud de vehículos carbono neutral. Limita la libre competencia y otorga una ventaja indebida. Solicita eliminar este requisito o admitir y premiar vehículos con sistemas de asistencia de manejo más tecnológicos, eficientes y seguros.

La Administración indica que el requisito se refiere a un factor de evaluación, que es discrecional y no limita la participación. La doble caja de dirección brinda seguridad adicional ante una falla, permitiendo al operador continuar la ruta. Los sistemas ABS, ASR y EDB no tienen relación con el sistema de dirección. Indica además, poseer experiencia y conocimiento técnico de ambos sistemas.

Esta División ha determinado que la cláusula en cuestión se refiere a un factor de evaluación que otorgará puntos adicionales a aquellos camiones que dispongan de doble caja de dirección. La inclusión de este criterio tiene como propósito primordial mejorar la seguridad del operador, al proporcionar una mayor estabilidad y control al vehículo. Es importante destacar que, si bien se bonifica esta característica, la oferta de camiones con una sola caja de dirección no queda excluida del proceso de licitación. La parte objetante, por su parte, no ha presentado argumentos que refuten la validez de los factores de evaluación considerados. Estos factores incluyen, entre otros, la pertinencia de la característica con respecto a las necesidades operativas, la aplicabilidad de la tecnología en el contexto de uso, y la proporcionalidad del beneficio en relación con el costo o complejidad que implica. La División considera que estos elementos son fundamentales para una evaluación justa y equitativa de las ofertas presentadas, asegurando que las decisiones se basen en criterios técnicos sólidos y transparentes. El informe técnico presentado por la empresa EUROBUS, y que se encuentra firmado por el ingeniero José Pedro Campos Navarro, carné de colegiado N° IME-34871, demuestra que existen tecnologías más modernas, eficientes y seguras, como ABS que evita que las ruedas se bloqueen al frenar bruscamente, manteniendo el control del vehículo; ASR que previene que las ruedas patinen al acelerar en superficies resbaladizas como lluvia o lodo y EBD que frena las ruedas que están patinando y transmite la fuerza a las ruedas que sí tienen tracción, mejorando el agarre en condiciones difíciles; no obstante, estas tecnologías aún cuando pueden ofrecer seguridad en la conducción, no se relacionan con lo solicitado por la Administración, en tanto ésta solicita caja de dirección y no de frenos. Estos requisitos, establecidos por la Administración, no son arbitrarios, sino que se enmarcan dentro de su fuero discrecional. Dicha discrecionalidad se ejerce con el propósito primordial de asegurar la satisfacción de las necesidades institucionales y, en última instancia, de salvaguardar el interés público. La formulación de estas exigencias específicas se fundamenta en una evaluación rigurosa de las circunstancias y los objetivos que se buscan alcanzar, garantizando así la eficiencia y la idoneidad de los procesos administrativos. En este sentido, se declara **Sin lugar** el recurso en este punto.

**5) Cláusula 1.1.b Requerimientos técnicos, Volumen VI Evaluación y selección de ofertas.. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: *"El oferente que demuestre mediante certificado del fabricante del camión debidamente consularizados, que el motor del camión cumple con una certificación de emisiones amigable con el medio ambiente para contribuir con las políticas ambientales en pro de la descarbonización.2.5 puntos"*.

La objetante manifiesta que los motores Euro 3 no se consideran amigables con el medio ambiente en comparación con los Euro 5, que tienen tecnología más moderna para reducción de emisiones. Es contradictorio solicitar Euro 3 y premiar Euro 5, ya que no son comparables tecnológicamente. Impide la participación de fabricantes actuales de Euro 5. Solicita que se admitan motores Euro 3 y Euro 5, pero no premiar a los Euro 5, o eliminar la tecnología Euro 3.

La Administración señala que es un factor de evaluación discrecional y no limita la participación. El requisito es "mínimo Euro 3", lo que permite ofertar Euro 5 o superior. El alegato es confuso al no especificar la marca, modelo y nivel de emisiones del motor ofrecido.

La División considera que el argumento de la objetante carece de fundamento. La objeción se refiere a la evaluación de la norma Euro 5 y a la asignación de puntos adicionales por certificaciones de emisiones amigables con el medio ambiente, sin especificar la cláusula del pliego de condiciones que detalla dicho puntaje. No se encontró ninguna referencia a puntaje adicional por la norma Euro 5 en el documento. La objetante no alude a los elementos que componen la evaluación, tales como la proporcionalidad, aplicabilidad y pertinencia. Estos son elementos discrecionales que la Administración utiliza para evaluar el objeto requerido y definir los requisitos en el pliego. Si se cuestionan estos requisitos, el recurrente tiene la carga de probar que la limitación es injustificada o que existe una violación de las normas o principios de contratación administrativa, y no que la Administración deba ajustar los requisitos a las posibilidades particulares de los oferentes. Aunado a lo anterior, nos encontramos en presencia de un aspecto evaluativo que no impide la participación del recurrente en el concurso. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

**6) Cláusula 6 Plazo de Entrega, Volumen II Condiciones Generales. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en esta cláusula que el plazo de entrega es de 120 días hábiles para cada camión carrozado.

La objetante indica que el plazo de 120 días es irreal e imposible de cumplir debido a los tiempos de fabricación (120 días por unidad en Brasil), traslado a puerto, embarque (solo una vez al mes), travesía marítima (15 días), nacionalización y traslado interno (total estimado de 270 días hábiles para las primeras unidades). Aceptar el plazo actual resultaría en multas por entrega tardía. Solicita que se den entregas parciales (05-06 camiones) en 135 días hábiles, o ampliar el plazo de entrega total a 270 días hábiles.

La Administración indica que el plazo de 120 días hábiles fue definido en función de necesidades operativas impostergables de la Administración. Es una práctica usual y viable en contrataciones similares, y existen proveedores que pueden cumplir. El oferente es responsable de su logística. Ampliar el plazo alteraría una condición esencial del cartel y los principios de igualdad y libre concurrencia.

Esta División considera que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, ya que no justifica con prueba pertinente, los plazos involucrados en la fabricación, ensamblaje, pruebas, importación, trámites aduaneros y entrega de un camión. La objetante se limita a indicar que el plazo es muy corto, sin demostrar ni justificar la extensión a 135 ó 270 días hábiles que considera adecuada. Para sustentar su objeción, sería necesario que aportara evidencia concreta, como cronogramas de producción de fabricantes, tiempos promedio de tránsito marítimo, aéreo o terrestre, experiencias previas con procesos de importación y nacionalización de vehículos de gran tamaño, y cualquier otro factor que incida en el cumplimiento del plazo establecido. La ausencia de esta justificación detallada y probatoria debilita considerablemente la validez de su alegato. Por lo expuesto se **rechaza de plano** este punto del recurso por falta de fundamentación.

**7) Cláusula 2.12.a Requisitos del oferente, Volumen I Condiciones de Admisibilidad. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en esta cláusula: *"Certificación del fabricante autenticada y apostillada en el país de origen, indicando que el oferente es representante y distribuidor de la marca ofrecida en Costa Rica."*

La objetante indica que la exigencia del pliego de condiciones de presentar certificaciones del fabricante apostilladas o consularizadas para la compra de camiones cisterna, lo cual se considera una limitación injustificada. Se argumenta que el apostillado o consularización solo certifica la firma y no el contenido del documento, y el plazo para presentarlo es insuficiente, especialmente para un fabricante en Brasil. La Contraloría General de la República ha respaldado en resoluciones anteriores que el apostillado es un requisito formal y no sustancial, y su ausencia no debería descalificar la oferta. Se solicita eliminar este requisito o permitir que se cumpla en etapas posteriores, como la ejecución contractual.

La Administración señala que la exigencia de certificaciones apostilladas o consularizadas como condición de participación limita la participación. Se eliminará este requisito como condición de participación y se solicitará después de la adjudicación. Ante el allanamiento de la Administración, esta División declara **con lugar** el recurso en este punto. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

### III. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO CORI, SOCIEDAD ANÓNIMA (AUTO CORI).

**1) Cláusula 6 Plazo de Entrega, Volumen II Condiciones Generales. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en esta cláusula que el plazo de entrega es de 120 días hábiles para cada camión carrozado.

La objetante solicita modificar el plazo máximo de entrega para todas las partidas, para que sea de 180 días hábiles. Explica que es inviable cumplir la entrega en 120 días hábiles debido al proceso de fabricación, traslados y pruebas. Agrega que existe un precedente en otra licitación del AyA, donde ésta concedió un plazo mayor. Agrega que mantener el plazo actual arriesga la calidad y genera demoras.

La Administración manifiesta que el plazo de 120 días responde a una necesidad institucional concreta y es un requisito obligatorio. Señala que es una práctica usual y viable, y existen proveedores que pueden cumplir. Considera que ampliar el plazo de entrega alteraría una condición esencial.

Esta División considera que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, ya que no justifica con prueba pertinente, los plazos involucrados en la fabricación, ensamblaje, pruebas, importación, trámites aduaneros y entrega de un camión. La objetante se limita a indicar que el plazo es muy corto, sin demostrar ni justificar la extensión a 180 días hábiles que considera adecuada. Para sustentar su objeción, sería necesario que aportara evidencia concreta, como cronogramas de producción de fabricantes, tiempos promedio de tránsito marítimo, aéreo o terrestre, experiencias previas con procesos de importación y nacionalización de vehículos de gran tamaño, y cualquier otro factor que incida en el cumplimiento del plazo establecido. La ausencia de esta justificación detallada y probatoria debilita considerablemente la validez de su alegato. Además, debe considerarse que la prueba aportada, relacionada con el criterio experto del ingeniero mecánico y electromecánico Armando José Roja Cabezas, se presenta como un documento PDF incluido en el mismo del recurso de objeción, omitiéndose así la firma del profesional indicado. En ese sentido, esta División ha estimado en reiteradas resoluciones que la firma del profesional en un criterio experto, es fundamental para corroborar que los argumentos presentados en un recurso de objeción, especialmente aquellos de índole técnico o especializado, estén respaldados por la opinión de un profesional competente o especialista en la materia. Esta opinión debe estar firmada para dotarla de validez y credibilidad. En la resolución N° R-DCP-SICOP-01549-2025, este Despacho indicó: *“En este sentido el recurrente aporta como prueba un informe técnico, sin firma, basado en fuentes actualizadas en español - julio 2025 que refiere a páginas de internet. Considerando lo anterior, resulta necesario señalar que la firma en un documento técnico resulta necesaria para la validez del mismo ya que es mediante la firma que se determina quién es el técnico y sus condiciones particulares a fin de valorar la capacidad del mismo para emitir el criterio y tener en consecuencia la prueba como idónea.”* (Lo resaltado no pertenece al texto original). Así, la firma del profesional en los criterios que emita, es vital para la solidez y credibilidad de la documentación técnica en la contratación pública, garantizando que las especificaciones y la capacidad de los oferentes estén respaldadas por una validación profesional y objetiva. En este sentido, el recurrente debió aportar pruebas pertinentes que respalden su solicitud, pero este ejercicio no fue realizado. Es aquí donde radica la falta de fundamentación de quien objeta, dado que no se trata solo de solicitar un cambio, sino que este debe venir acompañado de la debida demostración y justificación de su procedencia. En todo caso, la Administración indicó que el pliego de condiciones responde a un criterio de resguardo financiero y administrativo de los recursos públicos. Estas razones son las que motivan a la institución a planificar con precisión y a determinar cuánto puede adelantar en sus proyectos sin poner en riesgo el presupuesto que ostenta. La correcta gestión de los fondos públicos es fundamental para asegurar la continuidad de los servicios evitando así comprometer la estabilidad financiera de la entidad. Por lo expuesto se **rechaza de plano** este punto del recurso por falta de fundamentación.

**2) Cláusulas 2.7, 2.8 y 2.12 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: *“(…) 7. Capacidad de carga eje delantero: Con dirección hidráulica con su respectivo enfriador. Capacidad mínima: 9 000 kg / 8. Capacidad de carga eje trasero: Eje trasero tipo tándem mínimo: 20.000 kg como mínimo con bloqueos longitudinales. Con sensores para monitorear la temperatura de los ejes desde el panel de instrumentos. Con tensores para mantener alineados los ejes en condiciones de carga. Eje pusher de doble llanta de una capacidad mínimo: 9.000 kg, con controles dentro de la cabina para subir y bajar el eje. / (...) / 12. Carga útil permisible sobre chasis: La unidad debe tener la capacidad de instalar y soportar un Tanque cisterna de capacidad de 15.000 litros (el total del tanque cisterna con carga es de 18.000 kgrs aprox.) / El tanque cisterna será suministrado e instalado por la empresa ofertante del chasis, el oferente adjudicatario será encargado de la instalación y realizar los trámites correspondientes de revisión técnica, pruebas de estanquidad, pesos y dimensiones. / (...)”.*

La objetante indica que el IVECO T-WAY con dos ejes direccionales (Clase C4) supera el PMA solicitado (29,500 kg vs. 29,000 kg) y sus capacidades de carga infringen el *Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga*. Este doble eje direccional mejora la capacidad de carga, distribución, maniobrabilidad, estabilidad y reduce el daño vial. Solicita que para el camión 8x4 tipo C4, se permita configuración con dos ejes direccionales delanteros y dos traseros (PMA de 29,500 kg); ajustar capacidades de ejes a normativa (eje delantero: 6,000 kg para uno, 13,000 kg para dos; ejes traseros: 16,500 kg para tándem).

La Administración manifiesta que la recurrente objeta la capacidad de los ejes de los camiones IVECO T-WAY (C4), argumentando un PMA superior por su doble eje direccional. Afirman que su C4 soporta más carga que los 18,000 kg solicitados por AyA, creando una diferencia negativa de 500 kg según el *Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga*. Sin embargo, la objeción no se relaciona claramente con las pruebas aportadas, ni se proporcionó información sobre un posible eje pusher para validarla.

Con base en lo expuesto previamente, esta División estima que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, lo anterior, por cuanto no justifica como el IVECO TWAY supera el PMA solicitado, no explica la objetante que es el PMA, lo que imposibilita a esta División poder hacer un análisis adecuado de sus argumentos, no explica ni prueba como el doble eje direccional mejora la capacidad de carga, distribución conducción y estabilidad del camión. Además, la objeción presenta un criterio experto sin firma del ingeniero Armando José Roja Cabezas. La División ha establecido que la firma del profesional es esencial para validar y dar credibilidad a los argumentos técnicos en un recurso de objeción, como se indicó en la resolución N° R-DCP-SICOP-01549-2025. La firma garantiza la idoneidad del criterio técnico. La recurrente no aportó pruebas que respalden su solicitud, lo que demuestra falta de fundamentación. Por lo expuesto, el recurso presentado carece de fundamentación, y en ese tanto debe ser rechazado de plano. No obstante, debe considerarse que la Administración no se refirió en la audiencia concedida por esta División, sobre el incumplimiento del *“Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga”* (Decreto Ejecutivo N° 31363-MOPT), razón por la cual debe valorar la Administración lo establecido en dicha normativa a efectos de evitar que el pliego cartelario se oponga a la misma. Se declara **parcialmente con lugar** el recurso en este punto, en el sentido que esa Administración analice lo relativo al presunto incumplimiento del citado Reglamento.

**3) Cláusula 2.6 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: *“(…) / 2.6. Torque: Mínimo 1844 Nm @ 1200 – 1600 rpm. / (...)”.*

La objetante solicita modificar el torque a 1844 Nm @ 1100 – 1600 rpm. Añade que el camión IVECO T-WAY ofrece un torque superior (2,100 Nm) a un régimen de 1,100 rpm, lo que es una mejora técnica que se traduce en mayor eficiencia, rendimiento y economía de combustible. Indica que ampliar el rango de revoluciones permite mayor participación.

La Administración indica que los aspectos técnicos argumentados son válidos y no afectan técnicamente el objeto contractual. Señala que ajustará el requisito mediante enmienda para permitir indicar las RPM específicas.

Ante el allanamiento de la Administración, esta División declara **con lugar** el recurso en este punto. La procedencia técnica de la modificación producto del allanamiento, corre bajo responsabilidad de la Administración. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego

de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

**4) Cláusula 2.11 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) / 2.11 Sistema de Transmisión: Del tipo automatizada sin pedal de embrague con una marcha super reducida "crawler" para salidas forzadas, la caja de transmisión debe tener una capacidad de torque superior a la del motor. Con asistente para salida en pendientes. Con control de tracción. Con sensor para monitorear la temperatura de la transmisión. / (...)".

La objetante indica que este requisito no está contemplado en normativas nacionales ni internacionales como condición obligatoria. Considera que es un elemento que limita la libre participación. Los sensores pueden añadir complejidad, costo, fallos, falsos positivos y dependencia electrónica. La transmisión propuesta ya es eficiente y segura sin este sensor. Solicita modificar preferiblemente con sensor para monitorear la temperatura de la transmisión acorde al diseño del fabricante.

La Administración señala que el sensor de temperatura es crucial para el funcionamiento eficiente y la durabilidad de la transmisión, especialmente en transmisiones automatizadas, previniendo daños por sobrecalentamiento. Explica que ya cuenta con camiones con esta tecnología y considera que los beneficios superan las desventajas, protegiendo el objeto contractual.

Esta División estima que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, lo anterior, por cuanto no justifica como los sensores añaden complejidad, costos, fallos y otro tipo de inconsistencias. No presenta la prueba pertinente con la cual darle fundamento a lo argumentado. No presenta prueba idónea en la cual basar sus argumentos. Aunado a lo anterior se tiene lo indicado por la Administración en cuanto a la pertinencia de mantener la condición del cartel en atención a las necesidades institucionales y la adecuada satisfacción del interés público. Por lo expuesto se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

**5) Cláusula 2.17 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) / 2.17 Aditamentos estándar originales de fábrica: (...) El parabrisas debe ser laminado de dos piezas, los laterales temperados de seguridad. Asimismo, deben cumplir con las normas y especificaciones de seguridad similar o superior a las DOT; así debe de constar en los mismos (garantía). El porcentaje de transparencia deberá ser según establece la ley de tránsito vigente en Costa Rica. (...) / (...)".

La objetante solicita que se modifique la cláusula para que diga que el parabrisas sea laminado de una o dos piezas preferiblemente.

La Administración se allana a lo solicitado indicando que la modificación propuesta no afecta técnicamente el objeto contractual. Se ajustará el requisito mediante enmienda para tener una mayor participación de potenciales oferentes.

Ante el allanamiento de la Administración, esta División declara **con lugar** el recurso en este punto. La procedencia técnica de la modificación producto del allanamiento, corre bajo responsabilidad de la Administración. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

**6) Cláusula 2.21 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) / 2.21 Llantas: Nuevas, radiales, tubulares incluyendo el repuesto, para ambos ejes, el repuesto debe ser exactamente igual, llanta de taco doble propósito y debe estar armado e inflado a la presión recomendada listo para operar. / Deben traer instaladas alguno de los dos tipos de llantas mencionados a continuación y que cumplan con las siguientes especificaciones: / 295/80R22.5, 315/80R22.5 o 12R22.5 – Delanteras / 295/80R22.5, 11R22.5 o 12R22.5 – Traseras, taco de tracción. / (...)".

La objetante solicita modificar el tamaño de las llantas para permitir las recomendadas por el fabricante, incluyendo la posibilidad de tener todas las llantas de la misma medida. Justifica diciendo que el fabricante determina las medidas de las llantas para seguridad y rendimiento, lo que asegura estabilidad, desgaste uniforme, eficiencia y menos riesgos. Una única medida simplifica la logística, aumenta la disponibilidad y reduce costos. Las medidas combinadas pueden causar desgaste irregular, problemas de tracción y afectar sistemas electrónicos.

La Administración acepta la inclusión del tamaño 315/80R22.5 para las llantas traseras, además de las ya especificadas, para fomentar una mayor participación. Sin embargo, la medida 13R22.5 es desconocida por la Administración en términos de precios y accesibilidad en el mercado nacional. Las medidas actuales del pliego garantizan fácil localización, precios competitivos y homologación.

Dado el allanamiento parcial de la Administración por desconocer una medida de llantas y mantener las indicadas en el pliego de condiciones, esta División declara **con parcialmente lugar** el recurso en este punto. La procedencia técnica de la modificación producto del allanamiento, corre bajo responsabilidad de la Administración. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

**7) Cláusula 2.27 Especificaciones técnicas, Volumen III Términos de Referencia. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "(...) / 2.27 Cabina: Con agarradera externa para acceso ambos lados de la cabina fabricada en aluminio y una vez se abra la puerta se debe contar con tres puntos de apoyo. Deberá de contar con una grada de acceso a la cabina de al menos 60 cm de ancho para una mayor seguridad de los operadores y así evitar accidentes. / Con vidrios eléctricos y cierre central. / Cabina fabricada en material de alta resistencia a la corrosión. / Con suspensión neumática para un mayor confort del operador y así evitar lesiones lumbares. Con computadora abordo para diagnóstico de averías. / (...)".

La objetante indica que la cabina del IVECO T-WAY es de acero de alta resistencia, que ofrece mayor resistencia estructural, durabilidad, facilidad de reparación, cumplimiento de normas europeas de seguridad (ECE R29) y menores costos de mantenimiento. Limitar una cabina de aluminio restringe la participación sin justificación técnica, ya que otros materiales cumplen o superan los requisitos de seguridad y corrosión. Solicita modificar el pliego para que diga que la cabina sea fabricada preferiblemente en aluminio o en material de alta resistencia como acero.

La Administración señala que el planteamiento del recurrente no concuerda con lo solicitado. El pliego solicita agarraderas externas de aluminio, no especifica que la cabina deba ser de aluminio. La cabina debe ser de material de alta resistencia a la corrosión, pero no se limita el tipo de material.

Con base en lo expuesto previamente, esta División corrobora que la cláusula del pliego de condiciones solicita que la agarradera externa para acceso en ambos lados de la cabina, sea fabricada en aluminio, pero no indica que la cabina deba serlo. Por el contrario, el pliego señala que la cabina debe ser fabricada en material de alta resistencia a la corrosión. Siendo evidente, la confusión de la objetante, y dado que lo solicitado ya es un requisito solicitado por la Administración, esta División declara **sin lugar** el recurso en este punto.

**8) Cláusula 1.1.a Requerimientos técnicos, Volumen VI Evaluación y selección de ofertas. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: "a. El oferente que demuestre mediante certificado del fabricante del camión debidamente consularizados que cuenta con un sistema de doble caja de dirección con la finalidad de brindarle al operador mayor seguridad en condiciones de carreteras o caminos resbalosos ya que este sistema está diseñado para brindar un factor de seguridad extra ya que ante una falla de una de las cajas de dirección el operador podrá continuar su ruta ya que la segunda caja dirección continuaría funcionando de forma segura. 2.5 puntos".

La objetante considera que la doble caja de dirección no es una exigencia normativa de seguridad ni garantiza continuidad segura ante fallas. La seguridad en vías resbaladizas se logra con sistemas modernos de estabilidad y tracción. Una sola caja de dirección ofrece mayor precisión, reduce esfuerzo del conductor, mayor durabilidad y compatibilidad con asistencia. Una doble caja aumenta la complejidad, el costo de mantenimiento, el peso y el riesgo de desincronización. Solicita asignar puntos a vehículos que acrediten sistemas de seguridad activa para conducción en baja adherencia (EBS/ABS con control de tracción y/o ESP) y dirección conforme a norma del fabricante, con advertencia de fallo y maniobrabilidad ante pérdida de asistencia. La Administración señala que ese puntaje es un factor de evaluación discrecional.

La Administración posee en su flota camiones con sistemas de doble eje direccional y con doble caja de dirección, y tiene conocimiento técnico de ambos sistemas. Por lo tanto, se conserva la motivación para mantener la calificación de este aspecto técnico.

Con base en lo expuesto previamente, esta División estima que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, lo anterior, por cuanto no justifica, que la seguridad en vías peligrosas por derrapes se logra con sistemas modernos de estabilidad y tracción, no prueba como una sola caja de dirección ofrece mayor precisión, reduce esfuerzo del conductor, mayor durabilidad y compatibilidad con asistencia. En este sentido, el recurrente debió aportar pruebas pertinentes que respalden su solicitud, pero este ejercicio no fue realizado. Es aquí donde radica la falta de fundamentación de quien objeta, dado que no se trata solo de solicitar un cambio, sino que este debe venir acompañado de la debida demostración y justificación de su procedencia. La prueba técnica presentada con la objeción carece de fundamento porque omitió la firma del ingeniero Armando José Rojas Cabezas, un requisito esencial para validar argumentos técnicos, como se ha reiterado en resoluciones previas (R-DCP-SICOP-01549-2025). La firma profesional es crucial para la credibilidad de la documentación técnica y para respaldar las solicitudes de cambio. Aunado a lo anterior, nos encontramos en presencia de un aspecto evaluativo que no impide la participación del recurrente en el concurso. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

**9) Cláusula 1.1.d Requerimientos técnicos, Volumen VI Evaluación y selección de ofertas. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: *“d. El oferente que demuestre mediante certificado del fabricante del camión debidamente consularizados, que ofrezca el mejor acabado y calidad de la pintura de la cabina para así asegurar una mayor durabilidad a los golpes por piedras en la carretera. 2.5 puntos.”.*

La objetante indica que una pintura de calidad garantiza protección contra corrosión, resistencia ambiental, conservación estructural y facilidad de limpieza. La propuesta se basa en un proceso industrial certificado que garantiza la durabilidad real. Solicita otorgar puntos a la oferta que acredite que la cabina cuenta con un sistema de pintura OEM con pretratamiento, imprimación por cataforesis (KTL/e-coat) o proceso equivalente, y acabado multicapa, con desempeño demostrado por ensayos según normas internacionales.

La Administración señala que el factor de evaluación propuesto es un elemento discrecional. La motivación de la Administración para calificar este requerimiento es que los camiones cuenten con acabados de calidad para asegurar una durabilidad en el tiempo contra golpes de piedras y que los vehículos se mantengan presentables

Esta División estima que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, lo anterior, por cuanto no justifica como el sistema de acabado de pintura propuesto ofrece más garantías que el pospuesto por la Administración. En este sentido, el recurrente debió aportar pruebas pertinentes que respalden su solicitud, pero este ejercicio no fue realizado. La prueba técnica presentada con la objeción carece de fundamento porque omitió la firma del ingeniero Armando José Rojas Cabezas, un requisito esencial para validar argumentos técnicos, como se ha reiterado en resoluciones previas (R-DCP-SICOP-01549-2025). La firma profesional es crucial para la credibilidad de la documentación técnica y para respaldar las solicitudes de cambio. Aunado a lo anterior debe considerarse que al encontrarnos en presencia de un aspecto evaluativo no se limita la participación del recurrente. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

**Consideración de oficio:** Esta División considera que la cláusula objeto de este análisis, contiene una indeterminación que debe ser analizada por la Administración porque no define el método para identificar qué es un mejor acabado y pintura. No define la Administración como va a comprobar, con las certificaciones de fabricantes, que la pintura original que trae el camión lo protegerá de golpes por piedras u objetos similares en tamaño y dureza. Se exhorta a la Administración a la revisión de dicha cláusula.

#### **Recurso 800202500001601 - TECNOLOGIA NORDICA NORDITEC SOCIEDAD ANONIMA**

#### **IV. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA TECNOLOGÍA NÓRDICA NORDITEC, SOCIEDAD ANÓNIMA (NORDITEC).**

**1) Cláusula 14 Condiciones Particulares, Términos de Pago. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece en lo objetado: *“El pago al contratista se efectuará de la siguiente manera: Oferta Importación. a. Cuando la modalidad de pago sea carta de crédito, se pagará el 25% contra documentos de embarque presentados en el Banco Negociador en el Exterior. El 75% restante será pagado una vez recibido conforme del objeto contractual por parte del AyA. El recibido conforme se hará dentro de los 30 días naturales posteriores al recibo de estos. El AyA comunicará al Banco respectivo la autorización de cancelación. (...).”.*

La objetante indica que el pago del 25% no cubre el costo de fabricación del camión, lo que pone en riesgo al fabricante y la producción. La normativa internacional y la jurisprudencia de la CGR respaldan la garantía de pago para estas importaciones, dado que Costa Rica no produce estos camiones. La condición actual restringe la participación y vulnera los principios de eficacia, igualdad y libre competencia. Solita ajustar el primer pago a un mínimo del 50%.

La Administración indica que la condición responde a un resguardo financiero y administrativo de los recursos públicos, es una práctica habitual que el pago mayoritario sea contra recibido conforme, y el 25% es un anticipo razonable que permite al proveedor gestionar la operación de importación y nacionalización de los bienes, sin que ello implique un riesgo desproporcionado para el fabricante, toda vez que el saldo se encuentra garantizado mediante una carta de crédito irrevocable, conforme a las prácticas internacionales de comercio.

Con base en lo expuesto previamente, esta División estima que el argumento presentado por la objetante carece de la debida fundamentación, lo anterior, por cuanto no justifica, en términos financieros, por qué se requiere un 50% de anticipo, en contraposición del 25%;, en qué consiste concretamente el eventual riesgo de la empresa fabricante, cuál es el costo de producir e importar sin generar un desequilibrio económico en ello. En este sentido, el recurrente debió aportar pruebas pertinentes que respalden su solicitud, pero este ejercicio no fue realizado. Es aquí donde radica la falta de fundamentación de quien objeta, dado que no se trata solo de solicitar un cambio, sino que este debe venir acompañado de la debida demostración y justificación de su procedencia. En todo caso, la Administración indicó que el pliego de condiciones responde a un criterio de resguardo financiero y administrativo de los recursos públicos. Estas razones son las que motivan a la institución a planificar con precisión y a determinar cuánto puede adelantar en sus proyectos sin poner en riesgo el presupuesto que ostenta. Aunado a lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, en aquellos casos en que la Administración determine la pertinencia de pago anticipado, el mismo no podrá exceder el 40% del monto de la contratación, con lo cual se tiene que en todo caso la pretensión de la recurrente excede el porcentaje establecido en la norma y por ende, resulta contrario al principio de legalidad que dirige el actuar de la Administración. La correcta gestión de los fondos públicos es fundamental para asegurar la continuidad de los servicios evitando así comprometer la estabilidad financiera de la entidad. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado por falta de fundamentación y oposición al ordenamiento jurídico.

#### **Recurso 800202500001597 - MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA**

## V. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA (MATRA).

**1) Cláusula 1. Criterio de Experiencia, Volumen I Condiciones de Admisibilidad. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece, en lo objetado, lo siguiente: "(...) / La empresa debe de estar constituida jurídicamente en la actividad de venta de automotores en Costa Rica, lo cual deberá demostrar mediante la presentación de una certificación que determine que el oferente es representante de la marca en Costa Rica y la experiencia en venta de automotores, emitida por el Registro de Personas Jurídicas, indicando que la empresa tiene más de quince (15) años de experiencia real en la distribución y/o venta de automotores en general en el mercado Nacional. / Las certificaciones deberán hacer referencia a contratos que ha celebrado el oferente de la misma naturaleza (entiéndase esto último, como la venta de automotores para aplicación cisternas). / (...)".

La objetante señala que la exigencia de que los oferentes demuestren ser representantes de marca y tener experiencia en venta de automotores desde su constitución, según el Registro de Personas Jurídicas, es arbitraria. Esto infringe los principios de igualdad y libre concurrencia al impedir la participación sin justificación técnica o de interés público, ya que la antigüedad de la empresa no prueba la experiencia. Solicita cambiar el requisito para que la experiencia se demuestre con certificación notarial de constitución de la empresa, del fabricante (años de distribución), referencias de clientes o declaración jurada del giro comercial.

La Administración indica que efectivamente la experiencia no se limita a los años de existencia o al objeto social, por lo que señala que permitirán métodos alternativos (certificación del fabricante, cartas de clientes, declaraciones juradas) para comprobar la experiencia, ampliando la participación

Esta División, siendo que la Administración se allana de forma parcial al incorporar nuevos requisitos para verificar la experiencia en el mercado, más allá de los solicitados en el pliego de condiciones; declara **parcialmente con lugar** el recurso en este punto. La procedencia técnica de la modificación producto del allanamiento, corre bajo responsabilidad de la Administración. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

**2) Cláusula 3 Compromiso con el Medio Ambiente, Volumen IV Evaluación de Ofertas. Criterio de División.** El pliego de condiciones establece: "El oferente que demuestre que este certificado carbono neutral por INTECO obtendrá, 5 puntos."

La objetante solicita incluir el certificado Bandera Azul Ecológica (Categoría Cambio Climático) como una certificación evaluable equivalente, ya que comparte el mismo objetivo de sostenibilidad ambiental y reducción de emisiones que el Programa País Carbono Neutralidad por INTECO.

La Administración señala que ambos programas oficiales (País Carbono Neutralidad y Bandera Azul Ecológica - Cambio Climático) comparten objetivos de sostenibilidad y mitigación de GEI y promueven la acción climática, razón por la que se aceptarán ambas certificaciones como equivalentes, con la misma puntuación

Esta División, siendo que la Administración se allana de forma parcial al incorporar lo solicitado por la objetante, y otorgar el mismo puntaje por cualquiera de las dos certificaciones que se presenten (País Carbono Neutralidad y Bandera Azul Ecológica - Cambio Climático); declara **parcialmente con lugar** el recurso en este punto. La procedencia técnica de la modificación producto del allanamiento, corre bajo responsabilidad de la Administración. Se instruye a la Administración a realizar las modificaciones al pliego de condiciones que correspondan, y procurar la publicidad respectiva en los términos regulados para estas contrataciones.

## 5. Aprobaciones

<b>Encargado</b>	DIGNA MILENA MONTERO RODRIGUEZ	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	05/09/2025 16:15	<b>Vigencia certificado</b>	28/04/2025 14:00 - 27/04/2029 14:00
<b>DN Certificado</b>	CN=DIGNA MILENA MONTERO RODRIGUEZ (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=DIGNA MILENA, SURNAME=MONTERO RODRIGUEZ, SERIALNUMBER=CPF-01-0832-0481		
<b>CA Emisora</b>	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

<b>Encargado</b>	KAREN MARIA CASTRO MONTERO	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	05/09/2025 16:27	<b>Vigencia certificado</b>	08/03/2022 10:05 - 07/03/2026 10:05
<b>DN Certificado</b>	CN=KAREN MARIA CASTRO MONTERO (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=KAREN MARIA, SURNAME=CASTRO MONTERO, SERIALNUMBER=CPF-04-0181-0227		
<b>CA Emisora</b>	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

<b>Fecha/hora máxima adición aclaración</b>	10/09/2025 23:59		
<b>Número resolución</b>	R-DCP-SICOP-01664-2025	<b>Fecha notificación</b>	05/09/2025 16:27