


**Emitir resolución de recursos**
**1. Generar resolución de recursos**

<b>Encargado</b>	CELINA MEJIA CHAVARRIA		
<b>Fecha/hora gestión</b>	16/09/2025 08:22	<b>Fecha/hora resolución</b>	16/09/2025 09:04
<b>* Procesos asociados</b>	Recursos	<b>Número documento</b>	8072025000001813
<b>* Tipo de resolución</b>	Fondo		
<b>Número de procedimiento</b>	2025LY-000012-0015499999	<b>Nombre Institución</b>	MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN CENTRAL DE SAN JOSÉ
<b>Descripción del procedimiento</b>	Adquisición de ocho camiones		

**2. Listado de recursos**

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002025000001644	22/08/2025 15:51	JOSE DANIEL CRUZ PORRAS	M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	Con lugar	No aplica
8002025000001643	22/08/2025 15:42	MELANY CASTRO MONTIEL	MAGMA AUTOMOTIVE DEALERSHIP SOCIEDAD ANONIMA	Con lugar	No aplica

**3. \*Resultando**

- I. Que mediante auto número 8052025000001784 del 25 de agosto del 2025, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante para que se pronunciara sobre los recursos interpuestos.
- II. Que el 03 de setiembre del 2025, la Administración contestó la audiencia especial.
- 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 8002025000001644 - M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA**

**I. FONDO.**

**1) Sistema de evaluación. Distancia del taller de servicio. Criterio de la División.** El pliego de condiciones indica lo siguiente:

**“3.2. Metodología de evaluación: / 3.2.1. Una vez determinado que las ofertas cumplen con los requerimientos técnicos solicitados y que son admisibles legalmente para una eventual adjudicación, se procederá a realizar la calificación bajo la siguiente metodología: / SISTEMA DE EVALUACIÓN**

ELEMENTO DE EVALUACIÓN	PORCENTAJE
Precio	80%
Garantía extendida	5%
Innovación	5%
Distancia del taller de servicio	5%
PYMES	5%
TOTAL	100%

[...] / **JUSTIFICACIÓN DE LA DISTANCIA DEL TALLER DE SERVICIO PARA LA ATENCIÓN DE LOS EQUIPOS.** / La distancia a la que se encuentre el taller de servicio de la agencia ganadora impacta en el costo de traslado de una unidad, por esta razón se asignará tomando como referencia el edificio José Figueres Ferrer el puntaje de acuerdo con la siguiente tabla:

Distancia del Taller de Servicio	Porcentaje
Más de 40 Km	1%
(25 - 39) Km	2%
(15 - 24) Km	4%
14 km o menos	5%

Lo anterior se justifica en los siguientes aspectos: / El traslado de camiones para su mantenimiento y reparación al taller de la empresa representante de la marca puede enfrentar diversos desafíos, especialmente en función de la distancia desde las instalaciones de la municipalidad. Aquí algunos factores negativos para tener en cuenta: / **Costos de transporte:** / Combustible: A medida que la distancia entre el punto de origen y el taller aumenta, los costos asociados al consumo de combustible también se incrementan. Los camiones requerirán más combustible para cubrir distancias mayores, impactando directamente en el presupuesto de operaciones. / Desgaste de los camiones: El traslado a larga distancia implica un mayor desgaste en los camiones al taller. Este desgaste incluye neumáticos, frenos y otros componentes, generando gastos adicionales de mantenimiento. / Utilización de vehículos de transporte (grúas): cuando un camión presente algún problema mecánico que le impida trasladarse por sí solo, se deberá utilizar un vehículo de transporte tipo grúa, lo que implica un costo importante de traslado, independiente de que sea un equipo municipal o un servicio contratado por la municipalidad. A esto hay que agregarle que entre mayor sea la distancia del traslado, más es el riesgo de que un camión pesado pueda ser afectado según el tipo de remolque y que el costo de grúa según el actual contrato es de ₡160.000 hasta 11 km, y el costo adicional por kilómetro recorrido es de ₡10.000, esto según contratación número 2023 LD-000082-0015499999, queda claro que entre mayor sea la distancia mayor serán los gastos. / Supervisión de los trabajos de taller: es de vital importancia para la MSJ que de parte del taller mecánico y de parte de cada dependencia usuaria haya una supervisión que incluye visitas a los talleres externos para el seguimiento de los servicios, eso implica que por reparación pueda ser necesario varias visitas, por lo que eso representa un recurso tiempo de desplazamiento, vehículo para transporte, combustible y desgaste de los vehículos, de tal manera que entre más lejano, más gasto representa para el peculio público. / **Tiempo de inactividad:** / Mayor tiempo de viaje: A medida que la distancia crece, el tiempo necesario para trasladar los camiones hacia el taller aumenta. Esto resulta en un tiempo de inactividad más extenso para la flotilla, afectando la disponibilidad de los vehículos para realizar operaciones. / **Disponibilidad de la flotilla:** / Menos camiones disponibles: Durante el traslado de los camiones al taller, estos no estarán disponibles para las operaciones regulares. Esto puede afectar la capacidad de la flotilla para cumplir con los servicios que se brindan diariamente y aumentar el uso de los camiones restantes, lo que podría llevar a un mayor desgaste de la flotilla activa. / **Programación de mantenimientos:** / Complejidad en la programación: La logística se vuelve más compleja a medida que se aumenta la distancia. La programación de los mantenimientos y reparaciones debe coordinarse cuidadosamente para minimizar el impacto en las operaciones diarias y garantizar que la flotilla esté disponible cuando sea necesario. / **Riesgo de daños durante el transporte:** / Accidentes de carretera: El traslado a largas distancias aumenta el riesgo de accidentes de carretera. Estos accidentes pueden resultar en daños adicionales a los camiones, lo que no solo implica costos de reparación sino también el recargo de uso en los demás camiones durante el tiempo de inactividad necesario para las reparaciones. / **Costos extraordinarios:** / Pago de tiempo extraordinario: En distancias considerables, los conductores pueden requerir que se les reconozca el pago de tiempo extraordinario ya que los traslados de los camiones necesitarán más tiempo, pudiendo sobrepasar la jornada ordinaria. Estos costos se suman a los gastos generales del traslado y deben ser considerados en el presupuesto total. Este costo no solamente se debe considerar para el operador del camión, sino también para el operador que deba trasladarse en otro vehículo para recoger al primero cuando el camión debe quedarse en el taller, lo cual sucede en la mayoría de los casos. Adicionalmente cuando los camiones están listos para su retiro se debe enviar más de un operador en un vehículo para que uno de ellos traslade el camión hasta las instalaciones de la municipalidad. / **Calidad del servicio técnico:** / Falta de control directo: La distancia entre el punto de origen y el taller puede resultar en una falta de control directo sobre el proceso de mantenimiento y reparación. La supervisión personal puede ser limitada, lo que podría afectar la calidad del servicio técnico proporcionado por el taller. En detalle, cuando se requiere de alguna reparación, se coordina la visita de los técnicos municipales al taller de servicio para verificar que el trabajo que se va a realizar sea el indicado, adicionalmente se realiza otra visita por parte de los técnicos municipales cuando se hizo la reparación para verificar que la misma se llevó a cabo correctamente y así poder darle el visto bueno para continuar con el trámite de pago del servicio. / **Impacto ambiental:** / Emisiones de carbono: El transporte a larga distancia contribuye significativamente a las emisiones de carbono. Este factor es muy relevante tanto desde una perspectiva ambiental como en términos de sostenibilidad y responsabilidad social. / Al considerar estos factores, se puede planificar y ejecutar de manera efectiva el traslado de los camiones para su mantenimiento y reparación, minimizando inconvenientes y asegurando que el vehículo reciba la atención necesaria. / **Al respecto del uso de unidades de taller móviles:** / La utilización de talleres móviles no es una alternativa que brinde beneficios a la municipalidad de San José, al menos, cuando de equipo pesado se trata, ya que la MSJ no cuenta con el espacio necesario ni adecuado para que estas móviles puedan realizar los mantenimientos o reparaciones de vehículos pesados. El taller municipal no tiene espacio suficiente y los planteles donde se parquean dicho equipo, son espacios reducidos utilizados únicamente para estacionar los vehículos. Estos planteles no cuentan con espacios techados, conexiones a redes eléctricas de alto desempeño, y son espacios que no van a propiciar las medidas de seguridad suficientes o necesarias para el personal mecánico. / De tal manera que la mejor opción desde un punto de vista económico y logístico que beneficia el interés público es el uso de talleres externos ubicados a las menores distancias posibles, para que el personal municipal pueda estar al pendiente de las reparaciones del equipo sin dificultades, por ejemplo, que por distancia no se pueda visitar para supervisar las reparaciones las veces que sean necesarias. / Es importante manifestar que la flotilla de vehículos de la MSJ es de 500 unidades, de ellas un 55% es representada por vehículos pesados, como: camiones de volquete, back hoe, camiones recolectores, camiones tipo furgón, busetas de ahí que la MSJ busque satisfacer las necesidades de mantenimientos de sus

unidades en talleres externos. / Del mismo modo, cualquier condición que durante la compra o la vida útil de los bienes adquiridos aumente el costo de compra, mantenimiento o reparación afectara directamente sobre la tasa de cobro a los contribuyentes del cantón y las finanzas familiares e institucionales para el adecuado servicio que es en sí el objetivo primordial de la Administración y los administrados.” (ver pantalla denominada “Ingreso del pliego de condiciones”, apartado F. Documento del pliego de condiciones). Ante ello, la empresa objetante cuestiona el elemento de evaluación denominado “Distancia del taller de servicio” por considerar que la Administración no ha motivado técnica ni objetivamente dicho factor de evaluación, también menciona que este factor de evaluación es inaplicable ya que la simple fórmula de distancia en kilómetros no mide en forma cierta los costos en relación al porcentaje, y que la distancia no es una garantía de un servicio de post venta eficiente. Por ello, solicita que sea eliminado de la evaluación. Por su parte, la Administración rechaza la objeción, y manifiesta que dicho parámetro cuenta con un sustento técnico y económico documentado. Concretamente, explica el análisis realizado para determinar el costo que representaría para la Municipalidad el traslado del camión al taller, según diferentes distancias, para lo cual tomó en consideración el costo por litro del consumo de combustible, el costo por hora de mano de obra y el costo por hora del alquiler del camión, y con base en los cálculos realizados aporta los siguientes resultados: distancia 14 km: costo total ₡33.653,83; distancia 23 km: costo total ₡56.655,45; distancia 39 km: costo total ₡91.157,97; distancia 50 km: costo total ₡116.459,65. De esta manera, la Administración expone las siguientes justificaciones: *“Impacto económico directo: El aumento en la distancia al taller implica un incremento exponencial en los costos de transporte, principalmente por el alquiler del camión y el tiempo del personal. / Eficiencia operativa: Un traslado de más de 50 km implica aproximadamente 3.69 horas de tiempo productivo perdido, sin contar el tiempo que el equipo queda fuera de servicio por la reparación. / Mayor afectación al servicio municipal: El equipo fuera de operación más tiempo repercute directamente en la prestación de los servicios (recolección). Aumenta la necesidad de alquilar equipos adicionales para cubrir la falta. / Sostenibilidad y uso eficiente de recursos públicos: Minimizar distancias reduce costos recurrentes de combustible, mantenimiento, alquiler de unidades y pago de horas improductivas, alineándose con principios de eficiencia y economía establecidos en la Ley General de Contratación Pública (art. 3 y 4). / Costos adicionales, esto sin tomar en consideración otros costos asociados al traslado como lo son el vehículo y operador que debe ser recogido en el taller externos, o las visitas de los mecánicos como parte de las revisiones sobre visitas del avance del trabajo y finalización de estos, o futuras revisiones por parte de Jefaturas o personal de proveeduría.”* Al respecto, se indica lo siguiente: este órgano contralor ha aceptado que por la vía del recurso de objeción al pliego de condiciones se cuestionen los factores de evaluación cuando se considere que éstos son desproporcionados, intrascendentes o inaplicables. En este sentido se puede consultar la resolución R-DCA-210-2013 del 22 de abril del 2013, en donde se indicó lo siguiente: *“Sobre este aspecto deben considerar los objetantes como primer orden, que la Administración goza de una total discrecionalidad para definir los factores de ponderación dentro un sistema de evaluación, debiendo observarse únicamente que los factores incorporados en el mecanismo resultante cumplan con cuatro reglas esenciales: proporcionados, pertinentes, trascendentes y que el sistema como tal resulte aplicable. El primero de ellos refiere al equilibrio o proporcionalidad que debe existir entre cada uno de los factores a evaluar, de manera que cada uno tenga su justo peso dentro del sistema de evaluación. El segundo y tercero corresponden respectivamente, a que los factores a evaluar deben ser pertinentes, es decir, que guarden relación con el objeto contractual y trascendentes o sea, que estos factores representen (sic) elementos que ofrezcan un valor agregado a la calificación. Finalmente, tenemos la aplicabilidad, que consiste en que este sistema de evaluación debe resultar aplicable por igual a las ofertas, pues puede ser que cumpliendo con los tres puntos anteriores, el sistema al momento de desarrollarlo o “correrlo” resulte de imposible aplicación.”* (el destacado es del original). Como puede observarse, los factores de evaluación deben ser trascendentes, de forma tal que ofrezcan un valor agregado a la calificación. Ahora bien, en el caso bajo análisis se observa que la Municipalidad otorga 5 puntos según la distancia del taller de servicio en relación con el edificio José Figueres Ferrer, y como justificación menciona el impacto económico que tiene el traslado del vehículo tanto en el consumo de combustible, como en el costo por hora del trabajador y en el costo de alquiler de camión, sin embargo dichos argumentos no son aceptables, ya que el costo económico del traslado del vehículo no lo determina únicamente la distancia del taller sino que también pueden incidir otros aspectos como puede ser el congestionamiento vial que se pueda presentar en la ruta el día del traslado del camión, o bien el cierre parcial o total de la vía por el arreglo de la calle, por un accidente vial, u otra circunstancia. Así las cosas, bien puede suceder que la Administración dure más tiempo en llegar al taller que se ubique a 14 kilómetros de distancia que llegar al taller que se ubique a 24 kilómetros, si en la ruta hacia el taller hay un congestionamiento vial, un accidente vial, o bien un cierre parcial o total de la vía, que hagan que el tiempo de llegada sea mayor al considerado inicialmente. La Municipalidad también menciona como justificación el tiempo de inactividad o tiempo productivo perdido en el traslado así como la afectación al servicio municipal, sin embargo estos argumentos tampoco son aceptables, ya que la distancia del taller no es el único factor que incide en el tiempo que el vehículo estará fuera de servicio, sino que ello depende de otras circunstancias como lo es la disponibilidad de los repuestos requeridos para el vehículo o bien la cantidad del personal del taller que realice los trabajos al vehículo, ya que bien puede suceder que el taller que se ubique más cerca de la Municipalidad no tenga los repuestos requeridos y tenga que esperar varios días para que lleguen, o bien que tenga poco personal disponible para realizar los trabajos al vehículo, todo lo cual hará que el tiempo de la reparación sea mayor al tiempo que podría invertir el taller que se ubica más lejos de la Municipalidad pero que sí tiene los repuestos requeridos para la reparación y además tiene más personal disponible para realizar los trabajos al vehículo. En este sentido, resulta oportuno mencionar el criterio emitido por este órgano contralor en la resolución R-DCA-SICOP-00430-2022 del 14 de octubre de 2022, donde se indicó lo siguiente: *Ahora bien, en su respuesta a la audiencia especial la Administración tampoco explicó ni acreditó como el requisito cartelario garantiza esa supuesta ventaja comparativa, tal y como lo exige el artículo 55 de RLCA. La Administración en su respuesta a la audiencia conferida se limitó a indicar lo siguiente: [...] sin embargo dicha explicación tampoco evidencia que el factor de evaluación constituya una ventaja comparativa, ya que el supuesto costo económico del traslado no lo determina únicamente la distancia del taller sino que también pueden incidir otros elementos como sería el congestionamiento vial y las presas de vehículos que se puedan presentar el día del traslado de la maquinaria. La distancia del taller tampoco es un factor que por sí mismo le garantice a la Administración que los tiempos en que la maquinaria y los camiones estén fuera de función sean los mínimos, ya que ello dependerá de otros factores como son la disponibilidad de los repuestos requeridos.”* De igual manera, en la resolución R-DCA-SICOP-00381-2025 del 05 de marzo del 2025 se indicó lo siguiente: *“A juicio de este órgano contralor lleva razón el recurrente en el sentido de que la justificación expuesta en el pliego, la cual es coincidente con la enviada por la administración en la audiencia otorgada en el trámite de este recurso, no evidencia que el factor de evaluación constituya una ventaja comparativa, ya que el supuesto costo económico del traslado no lo determina únicamente la distancia del taller sino que también pueden incidir otros elementos como sería el congestionamiento vial que se pueda presentar el día del traslado de la maquinaria. / En ese sentido, se considera que la distancia del taller tampoco es un factor que por sí mismo le garantice a la Administración que los tiempos en que las vagonetas estén fuera de función sean los mínimos, ya que ello podría depender de otras circunstancias (sic) como por ejemplo la disponibilidad de los repuestos requeridos.”* En el pliego de condiciones la Administración licitante también menciona otros factores para justificar este factor de evaluación, concretamente menciona la disponibilidad de la flotilla, el riesgo de daños durante el transporte, y el pago de tiempo extraordinario a los conductores, sin embargo ninguno de dichos argumentos son de recibo, ya que como indicamos anteriormente, estos aspectos se pueden ver afectados por otras razones como son el congestionamiento vial, un accidente vial, o bien un cierre parcial o total de la vía, que hagan que el tiempo de traslado al taller que se ubica más cerca de la Municipalidad sea mayor al tiempo considerado inicialmente. La Administración también menciona como justificación la programación de los mantenimientos, ya que a su criterio la logística se vuelve más compleja a medida que se aumenta la distancia, sin embargo dicho argumento no es de recibo, ya que el éxito en la programación y la logística de los mantenimientos no depende de la ubicación del taller sino que depende de otros factores como son la oportuna planificación de los mantenimientos, o bien la eficiencia de los funcionarios responsables de dicha programación. La Administración también menciona como justificación la calidad del servicio técnico, ya que a su criterio la distancia entre el punto de origen y el taller puede resultar en una falta de

control directo sobre el proceso de mantenimiento y reparación, sin embargo dicho argumento no es de recibo, ya que la calidad del servicio no depende de la ubicación del taller sino de otros factores como es la capacidad y la experiencia de los funcionarios encargados de los trabajos de mantenimiento y reparación, los repuestos utilizados en los trabajos, la eficiencia del personal, etc. En este sentido resulta oportuno citar lo indicado por este órgano contralor en la resolución R-DCA-SICOP-00430-2022 del 14 de octubre del 2022, concretamente lo siguiente: *“También menciona el recurrente que los servicios post venta se pueden llevar a cabo en el domicilio del cliente, y que la distancia del taller no es una garantía de un servicio de post venta eficiente. En efecto, la distancia del taller con respecto a la Municipalidad no garantiza por sí mismo que el servicio post venta de ese taller sea eficiente o rápido, ya que ello dependerá de otros factores como por ejemplo el contar con personal suficiente y debidamente capacitado para la prestación de los servicios requeridos, la disponibilidad de los repuestos requeridos, etc. De esta manera, lleva razón el recurrente en el sentido de que la justificación expuesta en el cartel para establecer este factor de evaluación no guarda relación con dicho factor.”* La Administración también menciona como justificación el impacto ambiental, ya que a su criterio el transporte a larga distancia contribuye significativamente a las emisiones de carbono, sin embargo dicho argumento no es de recibo ya que como se indicó anteriormente, hay otros factores como son el congestionamiento vial, un accidente vial, o bien un cierre parcial o total de la vía, que hagan que el tiempo de traslado al taller que se ubica más cerca de la Municipalidad sea mayor al tiempo considerado inicialmente, e incluso al tiempo de traslado a un taller más lejano. Así las cosas, se concluye que ninguna de las justificaciones dadas por la Administración no son aceptables para mantener la distancia del taller de servicio como un factor de evaluación. Por lo tanto, se declara **con lugar** el recurso en este aspecto, y en consecuencia la Administración debe eliminar el aspecto de evaluación cuestionado.

**Recurso 8002025000001643 - MAGMA AUTOMOTIVE DEALERSHIP SOCIEDAD ANONIMA**

**I. FONDO**

**1) Experiencia superior a 15 años. Criterio de la División.** El pliego de condiciones establece lo siguiente: “**CAPITULO III: REQUERIMIENTOS TÉCNICOS Y EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS / [...] Camión Tipo Doble Cabina con Volteo ítems 1, 3 y 6 (4 unidades) / [...] 1.1.6** Que el oferente cuenta en la actualidad con una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior a la venta (venta de repuestos, taller de servicio, asesoría y capacitación técnica) de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, así como que es y ha sido representante de la marca ofertada al menos durante los quince años anteriores a la fecha de apertura de ofertas. [...] / **Camión Tipo Cabina Sencilla con Volteo ítem 2 (1 unidad) / [...] 1.6** Que el oferente cuenta actualmente con una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior a la venta (venta de repuestos, taller de servicio, asesoría y capacitación técnica) de equipos de la marca ofrecida en Costa Rica, así como que es, y ha sido representante de la marca ofertada al menos durante los quince años anteriores a la fecha de apertura de ofertas. [...] / **Camión Tipo Arenero ítem 4 (2 unidades) / [...] 1.1.6** Que el oferente cuenta en la actualidad con una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior a la venta (venta de repuestos, taller de servicio, asesoría y capacitación técnica) de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, así como que es y ha sido representante de la marca ofertada al menos durante los quince años anteriores a la fecha de apertura de ofertas. [...] / **Camión DOBLE CABINA TIPO FURGÓN ítem 5 (1 unidad) / [...] 1.1.6** Que el oferente cuenta en la actualidad con una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior a la venta (venta de repuestos, taller de servicio, asesoría y capacitación técnica) de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, así como que es y ha sido representante de la marca ofertada al menos durante los quince años anteriores a la fecha de apertura de ofertas.” (el destacado es del original) (ver pantalla denominada “Ingreso del pliego de condiciones”, apartado F. Documento del pliego de condiciones). Se observa que la empresa objetante cuestiona dichos requisitos por considerar que constituye una barrera de entrada que restringe la libre competencia de forma desproporcionada; que excluye a empresas que aún contando con amplia trayectoria a nivel regional o internacional no cumplen con el requisito a nivel local. Explica que las empresas pertenecientes al grupo DFAC tienen presencia en Centroamérica y representan una marca de la República Popular China. Que el estudio de mercado no refleja que haya un análisis de los tratados de libre comercio que pudieren afectar en esta contratación, tal y como lo dispone el artículo 9 de la Ley General de Contratación Pública. Menciona que la antigüedad local por sí sola no es sinónimo de mejor calidad técnica ni de mayor respaldo posventa, o al menos la Administración no lo ha demostrado o analizado mediante criterios técnicos objetivos; considera que empresas multinacionales o regionales con larga experiencia global pueden ofrecer iguales o superiores condiciones de servicio, respaldo del fabricante y disponibilidad de repuestos, aunque su presencia en Costa Rica sea reciente, sin embargo al fijar un umbral de 15 años en el país, el cartel favorece únicamente a proveedores históricos locales, excluyendo a todo nuevo competidor independiente de sus credenciales internacionales. Considera que esta situación genera un sesgo proteccionista contrario al interés público de obtener la mejor oferta, y podría incluso traducirse en competencia desleal al limitar injustificadamente el número de oferentes. El requerimiento de más de 15 años de representación local limita la concurrencia de oferentes sin una aparente necesidad objetiva excluyendo la posibilidad de que una empresa pueda participar, por ejemplo, en consorcio, aprovechando la experiencia y capacidades de empresas del mismo grupo que operan en el extranjero. Indica que para que una cláusula restrictiva como la descrita sea válida, la Administración debe demostrar técnicamente que el número mínimo de años exigido guarda relación directa con la correcta ejecución del contrato, en especial con la calidad del servicio posventa y el suministro oportuno de repuestos, lo cual no hizo. Solicita que se admita experiencia a nivel regional internacional y no solo local. Al respecto, debe tenerse presente que el artículo 90 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública establece que el pliego de condiciones no podrá imponer restricciones, ni exigir el cumplimiento de requisitos que no sean indispensables o resulten inconvenientes al interés público, si con ello limita las posibilidades de concurrencia a eventuales participantes. Por su parte, el artículo 125 de la Ley General de Contratación Pública dispone que será objeto de sanción, entre otras, la siguiente conducta: “t) *Introducir, sin sustento técnico alguno, requisitos y condiciones injustificadas en los distintos pliegos de condiciones, de manera que se generen barreras de entrada para los oferentes.*” De conformidad con los artículos mencionados, la Administración licitante tiene la obligación de justificar debidamente los requisitos que establezca en el pliego de condiciones y que generen barreras de entrada para los oferentes. En el caso bajo análisis se observa que la Administración licitante estableció como requisito que el oferente cuente con una experiencia superior a los 15 años consecutivos en la venta y soporte posterior a la venta de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, así como que es y ha sido representante de la marca ofertada al menos durante los quince años anteriores a la fecha de apertura de ofertas. Si bien la redacción de la cláusulas citadas anteriormente no es suficientemente clara con respecto a que la experiencia que se solicita deba ser obtenida en Costa Rica, es lo cierto que en la respuesta a la audiencia especial la Administración licitante indica que es “indispensable que el oferente con una trayectoria comprobada y consolidada en el mercado nacional” y que “la experiencia exclusivamente internacional o regional no resulta suficiente para garantizar el cumplimiento de estas necesidades”, lo cual evidencia que el requisito tiene como finalidad aceptar únicamente la experiencia obtenida en el mercado nacional, lo cual se constituye en una limitación para participar para los oferentes que tienen experiencia en el mercado internacional, tal y como lo alega la empresa objetante. Ahora bien, como justificación del requisito, la Administración menciona lo siguiente: “*Resulta entonces indispensable que el oferente cuente con una trayectoria comprobada y consolidada en el mercado nacional, que le permita sostener durante todo ese ciclo la disponibilidad de repuestos, talleres certificados, personal técnico calificado y atención postventa. / La experiencia exclusivamente internacional o regional no resulta suficiente para garantizar el cumplimiento de estas necesidades, dado que la infraestructura logística, la cadena de abastecimiento de repuestos y la capacidad de respuesta en territorio nacional son condiciones críticas que solo pueden verificarse mediante una presencia local prolongada y establecida.*”, sin embargo dichos argumentos no son de recibo, ya que los elementos mencionados por la Administración como son la disponibilidad de repuestos, los talleres certificados, el personal técnico certificado y la atención post venta son elementos que no solamente se pueden verificar con la presencia del oferente en el mercado nacional, sino que esos elementos también se pueden verificar a los oferentes que cuentan con experiencia en el mercado internacional y para lo cual se puede solicitar a los oferentes la presentación de certificaciones y otros documentos pertinentes. Adicionalmente, la Administración también menciona como justificación lo siguiente: “*Exigir 15 años asegura que el proveedor ha superado distintos ciclos económicos, regulatorios y tecnológicos en Costa Rica, lo que reduce sustancialmente el riesgo de incumplimientos, protege la inversión pública y garantiza que los bienes adquiridos no queden sin respaldo en el mediano o largo plazo.*”, sin embargo dicho argumento no es de recibo, ya que el hecho de ser representante de una marca en el mercado nacional por 15 años no es un elemento que garantice por sí solo que el oferente no vaya a incumplir con la contratación, o que la empresa no va a dejar de dar el respaldo a los bienes adquiridos en el mediano o largo plazo, ya que existen múltiples factores que pueden incidir en que una empresa incumpla con el objeto contractual aún y cuando tenga varios años de estar presente en el mercado nacional, como es la eficiencia y la capacidad del personal que brindará el respaldo técnico, la disponibilidad de los repuestos requeridos, etc. Por otra parte, también pueden existir empresas que tengan poca experiencia en el mercado nacional pero sí una importante experiencia y solidez en el mercado internacional, y un excelente servicio post venta, todo lo cual les permita cumplir con el objeto contractual en forma eficiente y oportuna. En este sentido, conviene mencionar el criterio emitido por este órgano contralor en la resolución R-DCA-SICOP-00430-2022 del 14 de octubre del 2022, en donde se indicó lo siguiente: “*Ante ello, el recurrente cuestiona dicho aspecto de evaluación con el argumento de que el requisito no tiene relación con la justificación que da la Administración, ya que el simple transcurso del tiempo en la distribución de equipo pesado de la marca ofertada no garantiza que el oferente sea una empresa estable y consolidada. En efecto, una empresa puede tener varios años en el mercado dedicada a la distribución de equipo pesado de una marca pero ello no necesariamente significa que dicha empresa no vaya a incumplir en la etapa de ejecución contractual con las garantías, el respaldo técnico, o la venta de repuestos, ya que ello dependerá de otros factores como por ejemplo la eficiencia y capacidad del*

personal que brindará el respaldo técnico, la disponibilidad de los repuestos requeridos, etc. [...] La Administración en su respuesta a la audiencia conferida se limitó a indicar lo siguiente: [...], sin embargo dicha explicación tampoco evidencia que el factor de evaluación constituya una ventaja comparativa, ya que una cantidad de años de una empresa en el mercado nacional no garantiza por sí misma la constancia de dicha empresa ni que ésta sea responsable, ya que puede ser que una empresa se dedique a la distribución del equipo de una marca pero que haya vendido pocas unidades, o bien que el servicio post venta sea deficiente, lento, etc.” En razón de todo lo expuesto, se declara **con lugar** el recurso de objeción en este aspecto, a fin de que la Administración modifique la redacción de las cláusulas objetadas y permita a los oferentes acreditar experiencia a nivel internacional.

**2) Cantidad de camiones de la marca ofrecida vendidos en Costa Rica. Criterio de la División.** El pliego de condiciones establece lo siguiente: “**CONDICIONES TÉCNICAS DE SOPORTE / 1. Declaraciones Juradas / [...] 1.1.7 Declaración de la Cantidad de camiones de la marca ofrecida vendidos en Costa Rica en los últimos cinco años por la empresa oferente, que no podrá ser menor a cuarenta camiones de igual o similar configuración. (Se contabilizan a partir de la fecha de publicación del procedimiento hacia atrás, no se aceptarán buses, microbuses ni busetas).**” (el destacado es del original) (ver pantalla denominada “Ingreso del pliego de condiciones”, apartado F. Documento del pliego de condiciones). Ante ello, la empresa objetante manifiesta lo siguiente: a) la Administración no indica qué entiende por “similar configuración” al no establecer bajo qué parámetros técnicos objetivos determinará que un vehículo ofertado es similar a otro, lo que a la postre provocará que lo determine el funcionario evaluador según su subjetividad arbitraria, sigue sin haber una conexión entre la cantidad de vehículos vendidos y que estas ventas sean a nivel nacional; b) el parámetro elegido está asociado directamente a la “marca” pero no al cumplimiento del objeto ni a capacidades verificables de abastecimiento y soporte; ya que exigir un stock histórico de 20 unidades vendidas en el país no acredita por sí mismo que exista capacidad real de servicio posventa, disponibilidad de repuestos críticos, cobertura territorial de talleres o tiempos de respuesta. Solicita que el requisito sea eliminado o sea admisible experiencia a nivel regional internacional. Al respecto, debe tenerse presente que el artículo 90 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública establece que el pliego de condiciones no podrá imponer restricciones, ni exigir el cumplimiento de requisitos que no sean indispensables o resulten inconvenientes al interés público, si con ello limita las posibilidades de concurrencia a eventuales participantes. Por su parte, el artículo 125 de la Ley General de Contratación Pública dispone que será objeto de sanción, entre otras, la siguiente conducta: “t) *Introducir, sin sustento técnico alguno, requisitos y condiciones injustificadas en los distintos pliegos de condiciones, de manera que se generen barreras de entrada para los oferentes.*” De conformidad con los artículos mencionados, la Administración licitante tiene la obligación de justificar debidamente los requisitos que establezca en el pliego de condiciones y que generen barreras de entrada para los oferentes. En el caso bajo análisis, la Administración licitante rechaza la objeción, y como justificación manifiesta lo siguiente: “La cláusula que exige acreditar un mínimo de 20 unidades vendidas en los últimos cinco años responde a la necesidad de asegurar que el oferente no solo ostenta experiencia documental, sino también actividad comercial efectiva y comprobada en el mercado costarricense. / Este parámetro permite verificar que la marca cuenta con masa crítica suficiente de flota circulante en el país, lo cual es un indicador directo de: / La disponibilidad y rotación de inventario de repuestos. / La existencia de técnicos con experiencia real en el mantenimiento de la marca. / La capacidad de respuesta en garantías y servicios postventa. / La sostenibilidad del proveedor en un mercado altamente especializado. / Es decir, las ventas recientes son un reflejo de que el oferente mantiene un ecosistema activo y actualizado en torno a la marca, condición indispensable para una Municipalidad que requiere asegurar continuidad operativa durante al menos dos décadas.” Al respecto, es criterio de este órgano contralor que las justificaciones dadas por la Administración no son de recibo, ya que como se indicó en el punto anterior, los elementos mencionados por la Administración como son la disponibilidad y rotación de repuestos, la existencia de personal técnico certificado, la capacidad de respuesta en garantías y servicios post venta, la sostenibilidad del proveedor, son elementos que no solamente se pueden verificar con la presencia del oferente en el mercado nacional, sino que esos elementos también se pueden verificar a los oferentes que cuentan con experiencia en el mercado internacional y para lo cual se puede solicitar a los oferentes la presentación de certificaciones y otros documentos pertinentes. En razón de todo lo expuesto, se declara **con lugar** el recurso de objeción en este aspecto, a fin de que la Administración defina qué debe entenderse por “similar configuración”, y además permita acreditar la cantidad de camiones vendidos a nivel internacional.

## II. CONSIDERACIONES DE OFICIO.

**1) Sistema de evaluación. PYMES.** El pliego de condiciones indica lo siguiente: “**3.2. Metodología de evaluación:** / 3.2.1. Una vez determinado que las ofertas cumplen con los requerimientos técnicos solicitados y que son admisibles legalmente para una eventual adjudicación, se procederá a realizar la calificación bajo la siguiente metodología: / **SISTEMA DE EVALUACIÓN**

ELEMENTO DE EVALUACIÓN	PORCENTAJE
Precio	80%
Garantía extendida	5%
Innovación	5%
Distancia del taller de servicio	5%
PYMES	5%
TOTAL	100%

[...] / **JUSTIFICACIÓN DE PYMES** / Se aplicará el 5% a la certificación PYME con que cuenta la empresa, participante. / [...] El objetivo de la Municipalidad de San José es cumplir con lo dispuesto en la Ley de Contratación Pública y su reglamento en cuanto a fomentar en los procedimientos de compra pública la incorporación de PYMES. Se entiende que en general las agencias vendedoras del objeto de interés superan los estándares de la microempresa, no obstante, con el fin de cumplir con la norma supra señalada se busca fomentar la participación de PYMES en los procesos de contratación institucionales ya sea de los oferentes principales o mediante consorcios o subcontrataciones dentro de los parámetros establecidos en la propia normativa que formen alianzas para la atención de las necesidades en sus diferentes procesos o componentes ligados al objeto contractual, por ejemplo: diferentes componentes del camión como pintura, rotulación, carrocerías, aditamentos, entre otros. / Por lo anterior es en demasía importante señalar y aclarar que el objeto contractual no está ligado solamente a la venta de un vehículo, sino que implica condiciones de la empresa para soporte post venta y de requerimientos específicos de componentes que no precisamente es ofrecido por las propias casas fabricantes como lo son las carrocerías y modificaciones de estas. Por lo tanto, debe requerir de servicios, insumos, materiales relacionados a la actividad podrían ser adquiridos a empresas PYMES. / Las empresas deben presentar una declaración jurada en la que se indique que son PYMES o tienen subcontrataciones con empresas PYMES que participan en los diferentes procesos del objeto contractual, con al menos al 60% de la planilla es del Gran Área Metropolitana (GAM).” (ver pantalla denominada “Ingreso del pliego de condiciones”, apartado F. Documento del pliego de condiciones). Se observa que la Administración licitante está otorgando 5% en el sistema de calificación al oferente que acredite su condición de PYME, ya sea en forma directa o si tiene subcontrataciones con empresas PYMES. Al respecto, este órgano contralor ha indicado que el sistema de evaluación se encuentra previsto para que el puntaje sea asignado al oferente y no a los subcontratistas, concretamente en la resolución R-DCP-SICOP-01482-2025 del 07 de agosto del 2025 este órgano contralor indicó lo siguiente: “En ese sentido, primeramente es necesario precisar a la Administración que las justificaciones en cuanto a que los subcontratistas puedan ser acreditados para la obtención del puntaje resulta improcedente; ello por cuanto el sistema de evaluación se encuentra previsto para que el puntaje sea asignado a la “empresa participante”, es decir cada oferente y no sus subcontratos.” Por lo tanto, de

oficio se ordena a la Administración que ajuste la redacción de la cláusula a fin de que la calificación de este factor de evaluación pueda ser otorgado únicamente al oferente que acredite su condición de PYME directamente y no mediante subcontratistas.

**2) Criterios de desempate.** En el pliego de condiciones se indica lo siguiente: **“3.3. Cláusula de desempate: / 1.A la empresa que ofrezca una mayor garantía extendida. / 2. A la empresa que ofrezca menor plazo de entrega / 3.3.1. De continuar el empate se procederá a realizar mediante una rifa en presencia de las partes en el Departamento de Proveeduría Institucional.”** (el destacado es del original) (ver pantalla denominada “Ingreso del pliego de condiciones”). Al respecto, debe tenerse presente que el artículo 40 de la Ley General de Contratación Pública establece que *“En caso de empate, se deberá dar una puntuación adicional a las pymes, conforme se establezca en el reglamento.”*, por su parte el artículo 97 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública establece las reglas que se deben aplicar en caso de desempate, y en este sentido dicha norma dispone lo siguiente: *“En el pliego de condiciones deberán fijarse las cláusulas de desempate y en caso de que éste persista, lo definirá la suerte. [...] / De mantenerse la igualdad, la Administración considerará como factor de evaluación de desempate para la contratación, una puntuación adicional a las PYMES que han demostrado su condición a la Administración según lo dispuesto en este Reglamento, la Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas y sus reformas, Ley N°8262 de 02 de mayo de 2002 y sus reglamentos, así como el artículo 34 de la Ley de Desarrollo, Promoción y Fomento de la Actividad Agropecuaria Orgánica, Ley N°8591 del 28 de junio de 2007 y sus reglamentos, y el DE-37911-MAG Sistema de Registro del Ministerio de Agricultura y Ganadería para certificar condición de pequeño y mediano productor agropecuario (PYMPA), del 19 de agosto de 2013. / En caso de empate, las Instituciones o Dependencias de la Administración Pública, deberán incorporar la siguiente puntuación adicional: / a) PYME de industria 5 puntos. / b) PYME de servicio o agropecuaria 5 puntos. / c) PYME de comercio 2 puntos. / En caso de que el empate entre PYMES persista se definirá por lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo o el pliego de condiciones respectivo.”* Con respecto a la aplicación de esta norma, en la resolución R-DCP-SICOP-01234-2025 del 07 de julio del 2025, este órgano contralor manifestó lo siguiente: *“De la lectura del artículo citado se desprende que la norma no dispone una obligación de valorar simultáneamente todas las categorías de PYME como parte del mecanismo de desempate. Por el contrario, se establece un marco de opciones que permite a la Administración seleccionar la categoría aplicable en atención al objeto contractual. El mandato legal que sí resulta imperativo es que la condición PYME debe ser el primer criterio de desempate cuando exista igualdad en las ofertas, siempre y cuando la empresa haya demostrado su condición. / En este sentido, corresponde a la Administración determinar cuál categoría de PYME indicada en el artículo 97 del RLGCP resulta relevante y adecuado para ser valorado en el marco del procedimiento de contratación que nos ocupa. Lo anterior, teniendo en cuenta que la aplicación de este criterio debe ser coherente con el objeto contractual, de modo que se privilegie a las PYMES cuya actividad económica guarde relación directa con lo requerido por la licitante. / Resulta contrario a los principios de eficacia y eficiencia otorgar un beneficio a una PYME que, si bien cumple con los requisitos formales, no tiene ninguna vinculación con la naturaleza del objeto contractual ni se encuentra en capacidad de hacerlo.”* (el destacado no es del original). Como puede observarse, este órgano contralor ha indicado que la condición PYME debe ser el primer criterio de desempate cuando exista igualdad en las ofertas, y que corresponde a la Administración determinar cuál categoría de PYME (de las indicadas en el artículo 97 del Reglamento) resulta relevante y adecuada para ser valorada en el marco del procedimiento de contratación que nos ocupa. Sin embargo, en el caso bajo análisis se observa que la Administración licitante no incorporó en las reglas de desempate la condición PYME, y por lo tanto no cumple con lo establecido en el artículo 97 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Por lo tanto, de oficio se advierte a la Administración que debe ajustar las reglas de desempate establecidas en el pliego de condiciones en concordancia con lo establecido en el artículo 97 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública.

**3)** 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.

**5. Aprobaciones**

<b>Encargado</b>	CELINA MEJIA CHAVARRIA	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	16/09/2025 08:48	<b>Vigencia certificado</b>	19/05/2022 13:48 - 18/05/2026 13:48
<b>DN Certificado</b>	CN=CELINA MEJIA CHAVARRIA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=CELINA, SURNAME=MEJIA CHAVARRIA, SERIALNUMBER=CPF-01-0789-0549		
<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>	MARCO ANTONIO LOAICIGA VARGAS	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	16/09/2025 09:04	<b>Vigencia certificado</b>	08/03/2022 12:29 - 07/03/2026 12:29
<b>DN Certificado</b>	CN=MARCO ANTONIO LOAICIGA VARGAS (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=MARCO ANTONIO, SURNAME=LOAICIGA VARGAS, SERIALNUMBER=CPF-03-0425-0430		
<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>	19/09/2025 23:59	<b>Número resolución</b>	R-DCP-SICOP-01726-2025
<b>Fecha notificación</b>	16/09/2025 09:25		

