

# Emitir resolución de recursos

## 1. Generar resolución de recursos

Encargado	KAREN SUSANA ZAMORA GALLO		
Fecha/hora gestión	27/11/2025 06:36	Fecha/hora resolución	27/11/2025 07:28
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072025000002360
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2025LY-000015-0015499999	Nombre Institución	MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN CENTRAL DE SAN JOSÉ
Descripción del procedimiento	Compra de Camiones Servicio Liviano		

## 2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002025000002401	05/11/2025 16:02	JAVIER FRANCISCO GARCIA QUIROS	AUTOMOTRIZ CR CA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002025000002399	05/11/2025 15:54	JOSE DANIEL CRUZ PORRAS	M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica

Emitir el por tanto de la resolución	<input type="checkbox"/>
--------------------------------------	--------------------------

## 3. \*Resultando

- Que mediante auto n.º 8052025000002231 de las 10:53 horas del 06 de noviembre de 2025, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante.
- 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 8002025000002401 - AUTOMOTRIZ CR CA SOCIEDAD ANONIMA

## **I. SOBRE EL RECURSO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ CR CA SOCIEDAD ANÓNIMA EN LA LICITACIÓN N.° 2025LY-000015-0015499999. Cláusulas impugnadas: 1. Color gris oscuro de fábrica para la Cabina. Criterio de la División.**

El objetante, Automotriz CR CA S.A., recurre la especificación técnica de la cabina, inciso 1.2, que exige el color gris oscuro de fábrica para las unidades, aunque se autoriza el pintado local. Argumenta que la mayoría de los camiones importados al país son de color blanco de fábrica, y que el proceso de pintura local resultaría en un incremento del costo de las unidades y, por lo tanto, un mal uso de los recursos públicos. Solicita permitir cotizar vehículos en color blanco original de fábrica, citando como referencia una licitación anterior de la misma Municipalidad donde se solicitaban camiones de color blanco. La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en lo conducente- lo siguiente: "(...)La solicitud para permitir únicamente el color blanco de fábrica carece de sustento técnico. El pliego establece el uso de color gris oscuro conforme a la política institucional de estandarización de flota y control patrimonial. No existe impedimento técnico para aplicar pintura local autorizada ni se demuestra afectación económica derivada de esta práctica.(...)" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.° 8052025000002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta"). Así las cosas, esta Contraloría General valora que si bien es cierto, el argumento del recurrente no se encuentra debidamente fundamentado, también se observa que la Administración al atender dicho reclamo ha hecho referencia a razones de conveniencia al aludir que el pliego establece el uso de color gris oscuro conforme a la política institucional de estandarización de flota y control patrimonial (siendo que incluso dentro de la información adjunta a su respuesta no se observa cuál es esa política institucional a la que hace referencia) para tratar de justificar el requisito; sin embargo, esas razones dadas por la Administración no responden -a criterio de esta División- a razones técnicas en estricto sentido, por ejemplo acreditando el por qué la utilización eventualmente de otro color en la pintura afectaría la funcionalidad del vehículo u objeto contractual que se pretende adquirir. En este tanto, es necesario para este órgano contralor que la Administración justifique y fundamente de manera técnica por qué se requiere el uso de color gris oscuro, o en caso contrario, de no poder justificarlo desde un punto de vista técnico y no sólo de conveniencia, proceda a ampliar el rango de colores que se podrán ofertar, a efectos de no limitar y cercenar la libre participación -de potenciales oferentes- de manera injustificada. En consecuencia, se impone declarar **parcialmente con lugar** este motivo del recurso.

### **2. Respecto a la Potencia mínima del Motor (inciso 2.3). Criterio de la División.**

Se reclama la potencia requerida en el inciso 2.3 del motor, dado que solicita 138 Kw @2500 rpm con una tolerancia de -3% (al menos 133.86 Kw). Solicita el impugnante que se permita una potencia a partir de 130 Kw@2600 rpm, argumentando que esta variación no es significativa y no afectaría el desempeño del vehículo, ya que cumpliría con el torque solicitado, variable que considera más importante para camiones de carga. Indica que cada fabricante diseña sus vehículos de acuerdo con sus propias consideraciones técnicas. La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en lo atinente- lo siguiente: "(...)El pliego requiere una potencia mínima de 138 kW, con tolerancia del -3%, para garantizar el desempeño adecuado en las labores municipales. La objeción propone 130 kW sin aportar ficha técnica oficial del fabricante, curvas de potencia/torque o evidencia de equivalencia. La potencia es determinante para la reserva mecánica, ciclos de carga y eficiencia operativa.(...)" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.° 8052025000002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta"). Así las cosas, esta Contraloría General valora que el reclamo del recurrente se encuentra ayuno de fundamentación y prueba fehaciente y contundente que demuestre su dicho o bien, que acredite que desde un punto de vista técnico el requisito resulta improcedente o de imposible de cumplimiento, más allá de la conveniencia subjetiva de que se ajuste el requisito a lo que la empresa en particular podría eventualmente ofertar; en consecuencia no ha descreditado oportunamente y con prueba idónea su pretensión de reducir la potencia del motor y que con ello aún se satisfaga el interés público que persigue satisfacer la Administración. La falta de documentación mínima exigible para respaldar las solicitudes impide validar la razonabilidad o proporcionalidad de la objeción. Por el contrario, la Administración justifica la potencia requerida en la garantía del desempeño adecuado y la reserva mecánica para las labores municipales. En consecuencia, se impone el **rechazo de plano** por falta de fundamentación.

### **3. Capacidad de ascenso (subpunto 3.5). Criterio de la División.**

Objeta el recurrente la especificación de Transmisión y Tracción, subpunto 3.5, que solicita una capacidad de ascenso de 37% sin margen de tolerancia. Solicita permitir cotizar vehículos con una capacidad de ascenso de 35% o más, lo cual considera suficiente para vehículos que circulan en el Gran Área Metropolitana. Argumenta que la especificación de capacidad de partida en rampa (3.6) se sobrepasaría a un valor de 29%, asegurando el desempeño, y que la diferencia de un 2% menos no impediría a la Administración alcanzar los objetivos de la licitación. La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en lo conducente- lo siguiente: "(...)El cartel exige una capacidad de ascenso mínima del 37%, especificada considerando la topografía y pendientes del cantón, indispensables para garantizar seguridad operativa y tracción bajo carga. La solicitud de reducirla a 35% no presenta respaldo técnico ni cálculos de desempeño del vehículo. Una disminución comprometería la capacidad de maniobra en pendientes reales y aumentaría riesgos operativos.(...)" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.° 8052025000002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta"). Así las cosas, esta Contraloría General valora que el recurrente no aporta respaldo técnico ni cálculos de desempeño del vehículo que desvirtúen la necesidad administrativa de una capacidad de ascenso del 37% en función de la topografía y pendientes del cantón. La Administración justifica que una disminución comprometería la capacidad de maniobra en pendientes reales y aumentaría riesgos operativos. La falta de documentación mínima exigible -en la etapa procesal en la que nos encontramos- para respaldar la pretensión del recurrente impide validar la razonabilidad o proporcionalidad de la objeción. En consecuencia, se impone el **rechazo de plano** por falta de fundamentación.

### **4. Sistema Eléctrico y Capacidad del Alternador (incisos 8.2 y 8.4). Criterio de la División.**

Reclama el recurrente que la especificación del Sistema Eléctrico, incisos 8.2 y 8.4, solicita un valor de 100 amperios para el sistema eléctrico y alternador a 90 amperios. Argumenta que estos valores exceden la disponibilidad de su fabricante para este tipo de vehículos, siendo lo más común un sistema eléctrico en 24 voltios con 80 amperios, lo cual considera suficiente para soportar el sistema eléctrico completo, incluso con las carrocerías requeridas. Solicita permitir cotizar camiones con sistema eléctrico en 24 voltios con 80 amperios y alternador de 24 voltios y 80 amperios. La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en lo atinente- lo siguiente: "(...) El pliego establece un alternador de 90-100 amperios, requerido para cubrir la demanda eléctrica causada por carrocerías especiales, ciclos urbanos de operación y equipos auxiliares. La propuesta de disminuirlo a 80 amperios carece de análisis de consumo eléctrico, estudio de carga o aval del fabricante que confirme equivalencia. Una capacidad inferior afecta la continuidad operativa, carga de baterías y estabilidad de sistemas electrónicos.(...)" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.° 8052025000002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta"). Así las cosas, esta Contraloría General valora que el recurrente no aporta análisis de consumo eléctrico, estudio de carga o aval del fabricante que confirme la equivalencia o suficiencia de un alternador de 80 amperios al requerido por la licitante de 100 amperios y que permita acreditar de manera fehaciente y conducente, sus afirmaciones desde un punto de vista técnico. Por el contrario, la recurrente justifica su punto, a partir de las especificaciones propias de su fabricante, lo que no resulta de recibo, ya que el pliego debe atender a necesidades públicas y no particulares. Por su parte, la Administración justifica su requerimiento en la necesidad de cubrir la demanda eléctrica por carrocerías especiales, ciclos urbanos de operación y equipos auxiliares. La falta de documentación mínima exigible -en la etapa procesal en la que nos encontramos- para respaldar la pretensión del recurrente impide validar la razonabilidad o proporcionalidad de la objeción. En consecuencia, se impone el **rechazo de plano** por falta de fundamentación.

### **5. Respecto al reclamo que atañe a las**

**cláusulas que solicitan 15 años de experiencia mínima.** Estarse a lo resuelto en el considerando III de esta resolución, donde se aborda el tema impugnado.

**Recurso 800202500002399 - M.T.S. MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA**

---

## II. SOBRE EL RECURSO DE LA EMPRESA MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA. 1. Reclamo respecto a la distancia del taller de servicio (Sistema de Evaluación). Criterio de la División.

La empresa recurrente cuestiona el parámetro de evaluación que asigna 5 puntos a la distancia del taller de servicio del oferente al edificio José Figueres Ferrer, con un puntaje máximo para 14 Km o menos. Alega que este factor carece de un verdadero estudio técnico y de mercado que lo avale, y que no existe una relación uniforme entre los rangos de distancia y el porcentaje de puntos asignado. Cuestiona que la distancia no es una garantía de un servicio postventa eficiente, ya que el servicio podría llevarse a cabo en el domicilio del cliente (servicio móvil). Refiere a resoluciones de esta Contraloría General (R-DCA-SICOP-00430-2022 y R-DCP-SICOP-01726-2025) que ha declarado que el costo económico del traslado no lo determina únicamente la distancia (inciden congestión vial, accidentes, etc.), ni garantiza que los tiempos fuera de función sean mínimos (depende de repuestos, personal, etc.). Solicita la eliminación del requisito si la Administración no incorpora los estudios técnicos y de mercado que lo justifiquen. La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en lo pertinente- lo siguiente: "(...) Sobre este motivo de objeción en específico (la distancia del taller) ha sido recurrente la institución en referirse a esta objeción sobre distancia presentado por la empresa M.T.S. S.A., logrando con lo documentado y justificado en procedimientos anteriores, como las licitaciones 2023LY-000007-0015499999, 2025LY-000008-0015499999, 2025LE-000022-0015499999, 2025LY-000012-0015499999 de esta misma institución, consolidar con fundamento técnico y económico el parámetro de evaluación consignado en el presente, logrando demostrar que no existe impedimento alguno en la participación al concurso... Para el procedimiento actual, el criterio de evaluación utilizado fue debidamente acreditado e incorporado en el pliego de condiciones, integrando además los ajustes y mejoras derivados de los análisis y objeciones presentados en licitaciones anteriores. Este enfoque permitió fortalecer la transparencia y la objetividad del proceso de contratación, asegurando que el criterio se fundamente en elementos técnicos y económicos sólidos.(...)" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.º 805202500002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta"). Así las cosas, esta Contraloría General valora en primer lugar, que se observa en el pliego de condiciones y específicamente en la cláusula impugnada respecto al sistema de evaluación y cercanía del taller - en lo conducente- lo siguiente: "(...) **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, por lo que tomando en cuenta que el costo de grúa según el actual contrato es de ₡116.667,00 hasta 11 km, y el costo adicional por kilómetro recorrido es de ₡5.000, esto según contratación número 2025LD-000009-0015499999, queda claro que entre mayor sea la distancia mayor serán los gastos en los que incurre la administración.(...)/ **Imagen:** Oferta extraída del procedimiento de referencia. **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 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 erario 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 institucional. 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 si el objetivo primordial de la Administración y los administrados./ **1. Fundamentación del cálculo/** Para valorar la pertinencia de incluir la distancia del taller como criterio de evaluación, se realizaron estimaciones de **costos reales** asociados al traslado de equipo desde la Municipalidad de San José hasta talleres de servicio ubicados en diferentes rangos de distancia./ Se contemplaron los siguientes factores:/ **1. Tiempo de traslado/** Se estima que cada 14 km requieren 31 minutos de viaje, tanto de ida como de regreso, con puntos referenciales a lo largo y ancho de las líneas limítrofes del área del Cantón Central de San Jose para cálculo de costos, esto como un parámetro razonable determinado por la experiencia adquirida a través de los años en el uso, manejo y administración de equipo automotor institucional y los procesos relativos a estos, todo lo anterior fundamentando la discrecionalidad administrativa con la que cuenta la institución./ El tiempo total se calculó para **ida y vuelta/**

**Tiempo 1Tiempo 2Tiempo 3Tiempo 4Promedio**

33 min 34 min 35 min 22 min 31 min

**Promedio de tiempos/** -Destino a 14 kilómetros de distancia./ -Desde Municipalidad San José con ruta hacia el Norte San Rafael de Heredia./ -Tiempo: 33 minutos/ -Destino a 14 kilómetros de distancia./ -Desde Municipalidad San José con ruta al Este Tres Ríos, Unión Cartago./ -Tiempo: 34 minutos/ -Destino a 14 kilómetros de distancia./ -Desde Municipalidad San José con ruta Sur, Salitrillos Aserri./ -Tiempo: 35 minutos/ (...). **2. Consumo de combustible/** Precio por litro: **€557/** Rendimiento promedio de camión: **4,5 km/L./** Se calculó el consumo por ida y vuelta./ **3. Costo de mano de obra/** Costo por hora de trabajador: **€2.809.05/** Se suma un **promedio de 30 minutos** por concepto de **tiempos muertos** (esperas administrativas, revisiones previas, imprevistos como congestión vial, accidentes en carretera, cierres temporales etc.).(...)/ En las anteriores tablas podemos dilucidar con números reales, alineados a los costos institucionales de un traslado de una unidad que pueda trasladarse por sus medios y otra en paro con requerimientos de grúa, en los diferentes panoramas de kilometrajes en los que tendría que egresar fondos de las arcas institucionales para realizar traslados de equipos, dejando total claridad y sin duda alguna que a mayor kilometraje de desplazamiento mayor es el gasto institucional./ **3. Interpretación y justificación/ Impacto económico directo:** El aumento en la distancia al taller implica un incremento exponencial en los costos de transporte, principalmente combustible requerido, costos de servicios de grúa y tomando en consideración que los costos asociados como congestión viales, accidentes, cierres parciales y totales de vías evidentemente incrementan el uso de recursos públicos, así como el tiempo operativo del personal./ **Eficiencia operativa:** Un traslado de más de 50 km implica aproximadamente 3.69 horas de tiempo productivo perdido, sin sumar el tiempo que el equipo queda fuera de servicio por la reparación que incrementa los costos asociados./ **Mayor afectación al servicio municipal/** El equipo fuera de operación más tiempo repercute directamente en la prestación de los servicios./ **Sostenibilidad y uso eficiente de recursos públicos:** Minimizar distancias reduce costos recurrentes de combustible, mantenimiento y pago de horas improductivas, alineándose con principios de eficiencia y economía establecidos en la **Ley General de Contratación Pública**, todo esto tomando en cuenta que los cálculos están basados en un equipo, debiendo tomar en consideración que los servicios son recurrentes por lo que a nivel global los costos asociados se disparan exponencialmente./ **Costos adicionales,** todo lo anterior sin tomar en consideración otros costos asociados al traslado, como lo son el vehículo que se debe utilizar para trasladar de vuelta a las instalaciones al operador después de dejar los camiones en servicio, así como las visitas de los mecánicos como parte de las revisiones en sitio durante varias ocasiones dentro del proceso de intervención como en la revisiones de los diagnósticos, acreditación de avance del trabajo y revisión de finalización de estos, y revisiones por parte de Jefaturas o personal de proveeduría, que se encuentran inmersos dentro de la logística institucional bajo las recomendaciones de la auditoría interna y ultimas (sic) recomendaciones de la Contraloría General de la Republica (sic)./ **POR TANTO:** es contundente y claro que la inclusión de la distancia del taller como criterio de evaluación es técnicamente justificada porque:/ 1. Tiene un impacto económico significativo y medible sobre el presupuesto municipal y en la utilización racional de los impuestos y tasas cobradas a los contribuyentes del Cantón cumpliendo con los principios de eficiencia que debe privar sobre los presupuestos públicos, brindando un valor agregado a la contratación./ 2. Permite optimizar tiempos de respuesta en reparaciones./ 3. Reduce **costos** indirectos por equipos parados o alquiler de unidades. 4. Favorece la continuidad del servicio público y el uso racional de recursos./ Por lo anterior, otorgar mayor puntaje a talleres cercanos es una medida objetiva, medible y alineada con los principios de eficiencia y eficacia en la contratación pública, sin que esto implique un quebrantamiento de las normas aplicables, por no considerarse una barrera a la libre concurrencia de potenciales oferentes, por ser un rubro de evaluación prorrateada bajo parámetros que considera la administración dentro de la discrecionalidad administrativa como racionales, por tener conocimiento pleno de la logística institucional, así como una amplia y clara experiencia en el uso y administración de equipos como los requeridos y no una barrera limitante aplicada a requisitos de admisibilidad dentro del proceso.(...)” (la negrita es del original) (Ver el SICOP, pliego de condiciones -versión actual- de la licitación bajo análisis). En segundo orden de ideas, y a partir de la transcripción hecha de la cláusula impugnada, determina este órgano contralor que la Administración ha procedido a fundamentar y justificar técnicamente, incluso aportando tablas de cálculos realizados el por qué se debe ponderar en el sistema de evaluación, su razonabilidad y procedencia, considerando diversos factores entre ellos los económicos, de tiempo e incluso la imposibilidad del plantel por cuestiones de espacio de considerar unidades móviles de reparación; de allí que considera esta División que ante tales fundamentaciones, no resulta cierto el dicho de la parte de que no se ha justificado técnicamente por qué debe ponderarse este factor en el sistema de evaluación, siendo que su reclamo adicionalmente se encuentra ayuno de prueba que demuestre de manera fehaciente y contundente que existe un error en el análisis técnico plasmado por la Administración incluso en el mismo pliego de condiciones; dada la etapa procesal en la que nos encontramos se impone como deber de quien impugna la carga probatoria, de manera que logre desacreditar ante esta Contraloría General el criterio técnico esgrimido por la Administración, lo cual en la especie -y caso bajo análisis- no ha ocurrido. Se nota de las valoraciones de la Administración que se ha fundamentado la decisión Administrativa de ponderar este factor como parte del sistema de evaluación y que el factor de evaluación tampoco impide -per se- de manera injustificada la libre participación de cualquier otro eventual y potencial oferente, aún cuando no cuente con talleres cercanos a la institución licitante, lo que traería únicamente como consecuencia que no se le brinde ese porcentaje de la evaluación; En consecuencia, en vista que no se ha demostrado por parte del recurrente que exista una decisión injustificada y restrictiva real respecto a la cláusula impugnada y se impone **el rechazo de plano** de este motivo del recurso. **2. Respecto al reclamo que atañe a las cláusula 4.1.6 que solicita 15 años de experiencia mínima.** Estarse a lo resuelto en el considerando III de esta resolución, donde se aborda el tema impugnado.

**III. RESPECTO AL RECLAMO REFERENTE AL REQUISITO DE EXPERIENCIA (APARTADOS 4.1.6, 4.1.7 Y 4.1.8) PLANTEADO TANTO POR LA EMPRESA MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA Y LA EMPRESA AUTOMOTRIZ CR CA SOCIEDAD ANÓNIMA. Criterio de la División.** En virtud de que ambos recurrentes han impugnado el tema que refiere al requisito de tener 15 años de experiencia en la distribución y comercialización del objeto contractual de esta licitación y que sea experiencia positiva comprobable, a fin de evitar reiteraciones innecesarias en el tema y tomando en consideración los argumentos esgrimidos por ambos recurrentes, así como la respuesta brindada por la Administración, se procede a resolver el tema sujeto a discusión de la siguiente manera.

El objetante MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA, reclama que el requisito de admisibilidad de **la cláusula 4.1.6** que exige tener una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, así como haber sido representante de la marca por al menos los quince años anteriores, resulta ser un requisito que limita injustificadamente la participación, pues su empresa, con once años de representar la marca SINOTRUK, ha vendido más de cuatrocientos camiones en ese periodo, superando ampliamente el promedio implícito de 2.66 camiones por año derivado del requisito de 40 ventas en 15 años. Cuestiona que el plazo de 15 años no está respaldado por ningún estudio de mercado o criterio técnico objetivo que demuestre que el mero transcurso del tiempo garantiza la experiencia positiva requerida por el artículo 94 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública (RLGCP). Cita la resolución n.º R-DCP-SICOP-02034-2025 de esta Contraloría General, que establece que el paso del tiempo no es un elemento objetivo y suficiente para asegurar la disponibilidad de repuestos o una buena atención postventa.

Por su parte, la empresa AUTOMOTRIZ CR CA SOCIEDAD ANÓNIMA objeta los requisitos de experiencia de la **cláusula 4.1.6** que refiere a contar con una experiencia superior a los quince años consecutivos en la venta y soporte posterior de camiones de la marca ofrecida en Costa Rica, y haber sido representante de la marca por al menos los quince años anteriores. Alega que, si bien representa a la marca Volkswagen por más de 15 años, solo recientemente adquirió la representación de la línea de camiones, por lo que el requisito impide su participación. Cita jurisprudencia que desvincula el mero transcurso del tiempo de la experiencia positiva, solicitando flexibilizar el requisito de experiencia a uno que demuestre experiencia en general y que esta haya sido positiva. El requisito de la **cláusula 4.1.7** que atañe a la venta de una cantidad no menor a cuarenta camiones de igual configuración de la marca ofrecida en Costa Rica en los últimos cinco años por la empresa oferente, solicita modificar el requisito para que las 40 unidades vendidas no sean necesariamente por el oferente, sino que busque confirmar la existencia de dichos camiones en el mercado y finalmente impugna **la cláusula 4.1.8** respecto a acreditar la experiencia con un mínimo de cinco cartas de referencias de empresas públicas o privadas, por lo que solicita ampliar el requisito para permitir comprobar la experiencia también mediante información que conste en el SICOP de contrataciones ya concluidas. Cita resoluciones de esta Contraloría General que indican que el mero transcurso del tiempo no es suficiente ni objetivo para asegurar garantías como la disponibilidad de repuestos o una buena atención postventa, ni para acreditar la experiencia positiva, a fin de sustentar su posición.

La Administración, al atender la audiencia especial, refirió -en resumen- para el tema objetado por ambos recurrentes, lo siguiente: "(...) *El tiempo de dedicación a la venta de equipos no puede considerarse un elemento meramente formal o neutro, sino que refleja un grado acumulado de conocimiento técnico y posicionamiento en el mercado, ambos indispensables para asegurar el suministro eficiente y el soporte técnico posterior que la Administración requiere. Por ello, desacreditar la antigüedad comercial como indicador de experiencia constituiría una apreciación limitada del funcionamiento real del sector y de las condiciones necesarias para garantizar la idoneidad del oferente./ ... En el contexto de la contratación pública para la adquisición de camiones, debe reconocerse que la experiencia prolongada particularmente aquella superior a los quince años constituye un indicador técnico y operativo de alta relevancia, en tanto refleja no solo permanencia comercial, sino también resiliencia empresarial, conocimiento acumulado del mercado y dominio comprobado de las especificaciones y requerimientos técnicos que rigen esta tipología de equipos./ ... La Municipalidad de San José ha actuado dentro del marco de su discrecionalidad técnica, debidamente motivada y conforme al principio de transparencia, estableciendo parámetros proporcionales a la magnitud del contrato, a la criticidad del servicio y al deber institucional de garantizar la eficiencia, seguridad y salubridad del cantón capitalino.(...)* y adicionalmente, refirió "(...) *Con base en lo desarrollado en los puntos 1,2,3 de respuesta al recurso de MTS S.A., se sustenta solicitud de rechazo de este punto de objeción, por cuanto con las demostraciones de pertinencia, aplicabilidad, proporcionalidad desarrolladas por la administración se desacredita lo expuesto por la empresa Automotriz CR CA S.A. y se demuestra la falta de análisis y valoración de pertinencia, legalidad y razonabilidad de los estudios de mercado y decisiones iniciales aportados por la institución que fundamentan la aplicación del requisito. Por lo anterior se RECHAZA en su totalidad el recurso de objeción presentado por AUTOMOTRIZ CR CA S.A., y se solicita se declare SIN LUGAR al no aportar prueba idónea y pretender disminuir estándares técnicos esenciales y al no desvirtuar los criterios institucionales sustentados en estudios de mercado y decisiones iniciales aportadas en pliego electrónico del procedimiento de marras.(...)*" (Ver en el SICOP el expediente digital, apartado "[2. Información del pliego de condiciones]", sección "Recursos de objeción tramitados por la CGR", "Listado de recursos" enviado, "Detalle de expedientes de recursos", sección "4.Listado de autos", auto n.º 8052025000002231/ consulta, punto "5. Detalle de respuesta").

Así las cosas, esta Contraloría General valora necesario realizar algunas precisiones generales, en primer lugar, el pliego de condiciones consigna para las cláusulas que atañen al tema de experiencia, lo siguiente: "(...) **Capítulo (sic) IV. Condiciones Técnicas de Soporte (Aplica para todos los ítems) 4.1. Declaraciones/** La oferta debe contener las siguientes declaraciones juradas por parte del oferente, indicando expresamente como mínimo lo siguiente (no se aceptará información general sin el detalle requerido):/ (...) 4.1.6. 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, para demostrar lo anterior deberá presentar carta del fabricante en el que se indiquen los años de representación con los que ha contado la empresa oferente en el mercado nacional, así como que es actualmente el representante de la marca en el país./ 4.1.7. 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 configuración. (Se contabilizan a partir de la fecha de publicación del procedimiento hacia atrás, no se aceptarán buses, microbuses ni busetas), esto con el fin de certificar la vigencia activa en el mercado./ 4.1.8. La forma de acreditar la experiencia positiva será mediante un mínimo de cinco cartas de referencias emitidas por empresas públicas o privadas, que acrediten adquisiciones previas de equipos de configuración técnica similar dentro de los últimos 15 años en la que se indique la recepción satisfactoria, sin sanciones, incumplimientos o señalamientos adversos vinculando los principios de idoneidad y eficiencia, es estas cartas deberán indicarse los nombres y medios de contactos de las personas a las cuales se podrá contactar de ser necesario por parte de esta corporación municipal. Esto con el fin de verificar tanto la trayectoria cronológica, como la efectividad comprobada del respaldo brindado./ 4.1.8.1. Fundamentación del requisito de experiencia/ La Administración establece como requisito que las empresas oferentes cuenten con la experiencia solicitada, debido a la necesidad institucional de garantizar la disponibilidad de servicios, repuestos y mantenimiento a largo plazo./ De acuerdo con la experiencia propia de la institución, los equipos adquiridos mantienen su operatividad por periodos que superan los quince (15) años y, en muchos casos, alcanzan hasta los veinticinco (25) años de vida útil. En este contexto, la exigencia de experiencia resulta el mecanismo idóneo para certificar la capacidad del oferente de

*brindar respaldo técnico y asegurar la adecuada protección de la inversión pública./ Adicionalmente, han sido recurrentes los estudios de mercado aportados en concursos de objeto similar, en los cuales se constató que las empresas oferentes cuentan con trayectorias superiores a los veinticinco (25) años en la representación de las marcas en el país como lo son Purdy Motor (Daihatsu, Hino-Volvo-Ford), Auto Camiones de Costa Rica (Iveco), Auto Star (Freightliner), Matra (Mack, International), Eurobus (Wolkswagen-Scania), Grupo Q (Hyundai), NKR Motors (Isuzu) entre otros. De esta manera, el promedio de experiencia requerido en el presente procedimiento resulta incluso inferior a la media observada en el mercado, aunque suficiente para brindar certeza en cuanto a la sostenibilidad, disponibilidad y continuidad del soporte a lo largo de la vida útil de los equipos según la discrecionalidad administrativa./ Por lo expuesto, el requisito de experiencia no constituye una limitación desproporcionada de la competencia, sino una medida técnica y objetiva que asegura la adecuada ejecución contractual y la maximización del valor de la inversión institucional. (...)” (negrita y subrayado del original) (Ver el SICOP, pliego de condiciones -versión actual- de la licitación bajo análisis).*

En segundo orden de ideas, se observa que la Administración refiere a una lectura integral de los requisitos de experiencia, basándose en la necesidad de asegurar la protección de la inversión y la continuidad del servicio; en este sentido, se argumenta y sustenta su posición en el ciclo de vida del equipo, siendo que el pliego de condiciones incluso indica que “(...) los equipos adquiridos mantienen su operatividad por periodos que superan los quince (15) años y, en muchos casos, alcanzan hasta los veinticinco (25) años de vida útil(...)” (Ver el SICOP, pliego de condiciones -versión actual- de la licitación bajo análisis). Además, la Administración refirió de frente a los argumentos de los objetantes que “(...) El tiempo de dedicación a la venta de equipos no puede considerarse un elemento meramente formal o neutro, sino que refleja un grado acumulado de conocimiento técnico y posicionamiento en el mercado, ambos indispensables para asegurar el suministro eficiente y el soporte técnico posterior que la Administración requiere (...)”; señalando que la experiencia prolongada constituye un indicador de resiliencia empresarial, conocimiento acumulado del mercado y dominio comprobado de las especificaciones.

En tercer lugar, ha comprobado esta División que la Administración ha incorporado los estudios de mercado respectivos en el pliego de condiciones y allí ha referido al tema de la experiencia y el promedio de años que se requiere; no obstante, esta Contraloría General considera que dicha fundamentación y decisión administrativa no se sustenta en parámetros objetivos que permitan determinar por qué deben ser 15 años y no más o menos, a fin de comprobar una experiencia positiva real. En este sentido, pese a que los recursos no han sido debidamente fundamentados, toda vez que no aportan prueba que desvirtúe el criterio de la Administración, sí llevan razón en que no se observa un análisis más detallado y objetivo del por qué el plazo de experiencia debe ser de 15 años -máximo si se toma en consideración que es un plazo extenso de experiencia la que se requiere- y puede resultar limitante para la libre participación, de no encontrarse debidamente justificado-; en este sentido, nótese a modo de referencia que en la carpeta denominada "Decisiones y estudios de mercado" (archivo adjunto n.º 4 del pliego de condiciones) el documento denominado "Estudio de Mercado/ ADQUISICION DE 07 CAMIONES CABINA SENCILLA DE CARGA SECA (CAJÓN TIPO FURGÓN) 4X2 CON CAPACIDAD DE CARGA EN CHASIS DE AL MENOS DE 7.100 KILOGRAMOS (CAPACIDAD DE CARGA UTIL NO MENOS A 5 TONELADAS) PARA EL PROGRAMA DE RECICLAJE" consigna -en lo conducente-: “(...) EXPERIENCIA/ Según las propuestas recibidas en el estudio de mercado, las empresas cuentan con una experiencia superior a los 10 años de representación de la marca en el país, rango que es para la administración municipal un parámetro mínimo que por la experiencia con la que cuenta ha sido garantía de respaldo y servicios para contratar con empresas con trayectoria y consolidadas en el territorio nacional. Tomando en cuenta este dato, se podrá evaluar por encima del requisito mínimo requerido como admisibilidad, entendiéndose y dando la importancia al valor agregado que esto significa para la administración tomando en consideración que a mayor experiencia en el posicionamiento de las casas comerciales en el país genera una mayor seguridad y garantía a la administración en la inversión por realizar, tomando como base el presente estudio y conociendo la discreción administrativa y experiencia generada por la propia administración con el paso de los años en la función que nos compete./ Esta consolidación en el mercado le asegura a la administración municipal que va a contar con servicios de manera eficaz y eficiente cuando los equipos necesiten tramitar los mantenimientos y compra de repuestos con empresas serias, consolidadas y con una amplia trayectoria en el mercado nacional./ Para demostrar lo anterior deberá presentar carta del fabricante en el que se indiquen los años de representación con los que ha contado la empresa oferente en el mercado nacional, así como que es actualmente el representante de la marca en el país.(...)/ 3. Experiencia: La marca del equipo ofertado deberá tener soporte local (servicio de reparación y mantenimiento, servicio de unidad móvil, aprovisionamiento de repuestos originales y nuevos, personal capacitado, capacidad para ejecutar las garantías, etc.), por lo que el oferente deberá presentar una certificación original del fabricante del equipo, autenticado por notario público, haciendo constar que está autorizado para someter la oferta./ La empresa oferente debe contar con experiencia positiva mínima de quince (15) años de forma interrumpida en la comercialización de la marca ofrecida de los bienes ofertados, aportar certificado emitida por el fabricante y la tabla o cuadro de referencia. La certificación requiere ser protocolizada por un notario público./ El oferente deberá contar con una experiencia comprobable entre el año 2010 a la fecha fijada para la apertura de ofertas del presente procedimiento de contratación. Únicamente se tomará en consideración la experiencia positiva obtenida durante ese período./ A efectos de probar esta experiencia, el oferente deberá presentar bajo declaración jurada con el cuadro de referencia(...)” (El subrayado no es del original). Ahora bien, nótese que ante este panorama, la Administración incluso refiere inicialmente al hecho de que las empresas cuentan con más de 10 años de experiencia y termina estableciendo el requisito en un mínimo de 15 años, sin ningún parámetro objetivo que justifique solicitar esa cantidad de años.

Tomando en consideración -todos los aspectos señalados en líneas anteriores-, esta División resuelve: **1. Respecto a la cláusula 4.1.6 impugnada por ambas empresas**, nótese que la empresa MTS Multiservicios de Costa Rica S.A., refirió en su recurso que aportaba criterio técnico de un ingeniero mecánico que acredita que no existe ninguna relación objetiva entre tener 15 años de dedicarse a vender camiones con lograr garantizar la sostenibilidad, disponibilidad y continuidad del soporte a lo largo de la vida útil de los equipos y asegura la adecuada ejecución contractual y la maximización del valor de la inversión institucional, como lo pretende la Municipalidad, sino que para ello debe valorar otros aspectos que ya están considerados en el pliego como capacidad financiera, stock de repuestos, talleres, equipos de talleres, mecánicos; no obstante, el recurrente no aportó prueba que acredite lo argumentado y respalde su afirmación, por lo que esta División considera que su reclamo se encuentra ayuno de fundamentación, pues no aportó la prueba que respalde dichas aseveraciones y en igual sentido, la empresa Automotriz CR CA S.A. tampoco aportó prueba técnica que fundamente su dicho; sin embargo, este órgano contralor considera necesario reiterar a la Administración que el simple transcurso del tiempo (15 años) no garantiza la experiencia positiva (servicios a entera satisfacción) ni asegura el soporte posventa a largo plazo, ya que el paso del tiempo por sí solo no es un elemento objetivo de calidad, tal como lo ha resuelto la propia Contraloría General en otros precedentes. Lo anterior es así en el tanto el transcurso del tiempo no es, por sí mismo, un factor objetivo y suficiente para acreditar la experiencia positiva que exige el artículo 94 del RLGCP, ya que ésta se demuestra con la manifestación de un tercero sobre la calidad del servicio recibido a satisfacción (como por ejemplo, por medio de cartas de referencia). Ahora, se observa que la Administración justifica los 15 años no sólo como un indicador de antigüedad, sino como un umbral para demostrar madurez operativa, solidez financiera y estabilidad logística requeridas para un contrato estratégico de gran valor, cuyos equipos tienen una vida útil de 15 a 25 años. Además, la licitante ha sido clara en señalar que el requisito de los 15 años debe leerse como complemento de la cantidad de unidades vendidas. A partir del señalamiento de la Administración y, si bien la entidad licitante tiene discrecionalidad técnica (según lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública) para establecer requisitos que mitiguen el riesgo, el vínculo causal entre la

antigüedad mínima de 15 años y la satisfacción de estas garantías de solidez debe estar respaldado por datos objetivos del mercado y no solo por la experiencia institucional. Por lo tanto, resulta necesario que la Administración justifique técnicamente el parámetro temporal, es decir, las razones objetivas para establecer 15 años de experiencia. En esa línea, resulta pertinente que la Administración: a) acredite de forma contundente que su estudio de mercado sustenta ese umbral de 15 años y b) demuestre que los mecanismos de soporte (taller, repuestos, garantía) exigidos no son suficientes por sí solos para garantizar la idoneidad, sin necesidad de imponer el tope de años. Lo anterior, en aras de garantizar la libre competencia (artículo 8, inc. f), LGCP) y ante la existencia de una duda razonable señalada por el objetante sobre la objetividad de la restricción, razón por la cual, se debe obligar a la Municipalidad a validar su propuesta. Así las cosas, se declara **parcialmente con lugar** recurso en este extremo y se ordena a la Administración a justificar técnica y objetivamente el requisito de 15 años de experiencia, justificación que deberá constar en el expediente administrativo.

**2. Respecto a la cláusula 4.1.7** si bien el objetante -Automotriz CR CA S.A.- pretende modificar este requisito para que el mínimo de 40 unidades vendidas no sea necesariamente por el oferente, sino que se permita cumplir con ventas realizadas independientemente de quién haya sido el representante de la marca en el país y con ello busca que el requisito sirva únicamente para confirmar la existencia de dichos camiones en el mercado. Lo cierto del caso, es que la Administración al atender el tema en general no accede a dicha pretensión y refiere que el objetante no logró desvirtuar los "criterios institucionales sustentados en estudios de mercado y decisiones iniciales" que fundamentan la aplicación del requisito. En este sentido, la defensa de la Administración se centra en que los requisitos de experiencia (4.1.6, 4.1.7 y 4.1.8) son parte de un sistema integral que busca asegurar la estabilidad técnica, comercial y logística del proveedor, lo cual es esencial para el soporte postventa de equipos críticos. En este sentido, efectivamente esta División considera que el reclamo del objetante se encuentra ayuno de prueba idónea que desvirtúe la necesidad técnica de que se hayan vendido el mínimo de 40 unidades por parte del oferente, incluso pretendiendo que el requisito únicamente confirme la existencia de dichos camiones en el mercado, lo cual se aleja del concepto de experiencia positiva que regula el artículo 94 del RLGCP y que consigna: "*Cuando la Administración solicite acreditar la experiencia, se aceptará en el tanto haya sido positiva, entendida ésta, como los bienes, obras o servicios recibidos a entera satisfacción, debiendo indicarse en el pliego de condiciones la forma idónea de acreditarla*"; ante una pretensión sin el debido fundamento y de cara a la posición técnica esgrimida por la Administración y siendo que se verifica que la licitante incluso ponderó este punto en la consulta que hizo a los potenciales oferentes para constituir los estudios de mercado que se encuentran dentro de la carpeta adjunta n.º 4 del pliego de condiciones, no se encuentran elementos probatorios fehacientes y contundentes que permitan al objetante llevar la razón en su pretensión. Aunado a lo expuesto, es claro que la decisión de mantener un único parámetro de 40 unidades para la experiencia se fundamenta en la discrecionalidad técnica de la Municipalidad, respaldada por décadas de experiencia en el servicio (artículo 94 del RLGCP), con el fin de asegurar la idoneidad y la continuidad del servicio público esencial, siendo además que la licitante ha explicado que este requisito (venta de unidades) es complementario a los años de experiencia. Ambos aspectos, no han sido desvirtuados de forma idónea por la recurrente. En virtud de lo expuesto, estima este órgano contralor que no lleva razón el objetante con su alegato, razón por la cual se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

**3. Respecto a la cláusula 4.1.8.** La empresa Automotriz CR CA S.A solicitó ampliar los medios de prueba para incluir la información del SICOP en cuanto a la cláusula 4.1.8; no obstante, esta División considera necesario referir nuevamente al artículo 94 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública -citado líneas atrás-, y hacer ver no sólo al objetante sino también a la Administración que a través de múltiples pronunciamientos, este órgano contralor ha dotado de contenido y precisión a este concepto jurídico indeterminado, indicando, en múltiples ocasiones, que el medio más idóneo para demostrar la experiencia positiva son las cartas de experiencia, debido a que éstas permiten que sean los propios clientes o destinatarios quienes se manifiesten sobre la satisfacción o no de los servicios por lo que no se haya fundamento jurídico para acceder a la pretensión del objetante de que se utilice otra documentación que conste en el SICOP de manera indeterminada para probar este punto de experiencia, e incluso debiendo considerar de oficio la Administración que una declaración jurada para acreditar los aspectos a valorar de experiencia positiva no resulta idóneo -ello de cara a si considera necesario ajustar algún elemento del pliego de condiciones en este sentido-. (Respecto a la posición divisional, en este sentido puede consultarse la resolución n.º R-DCP-SICOP-00395-2025 de las 13:33 horas del 07 de marzo de 2025 y la resolución n.º R-DCP-SICOP-01916-2024 del 27 de noviembre del 2024). Ahora bien, específicamente en el análisis de lo pretendido por el recurrente, esta División considera que para la cláusula bajo análisis (4.1.8) la Administración está requiriendo cartas que le permitan acreditar la experiencia positiva, siendo el medio idóneo que esta misma Contraloría General considera oportuno y pertinente, por lo que no se encuentra fundamento legal al reclamo del objetante y se impone el **rechazo de plano** de este reclamo.

**IV. CONSIDERACIÓN DE OFICIO. 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 RLGC. 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 sí 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.

**V. CONSIDERACIÓN DE OFICIO.** 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>	KAREN SUSANA ZAMORA GALLO	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	27/11/2025 06:47	<b>Vigencia certificado</b>	14/05/2024 14:13 - 13/05/2028 14:13
<b>DN Certificado</b>	CN=KAREN SUSANA ZAMORA GALLO (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=KAREN SUSANA, SURNAME=ZAMORA GALLO, SERIALNUMBER=CPF-02-0618-0107		
<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>	27/11/2025 07:28	<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>	03/12/2025 23:59		
<b>Número resolución</b>	R-DCP-SICOP-02244-2025	<b>Fecha notificación</b>	27/11/2025 07:29