



Emitir resolución de recursos

1. Generar resolución de recursos

Digitador	LUCIA GOLCHER BEIRUTE		
Fecha/hora gestión	29/01/2026 08:56	Fecha/hora resolución	29/01/2026 09:28
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072026000000178
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2025LY-000037-0001000001	Nombre Institución	INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS
Descripción del procedimiento	ADQUISICIÓN DE EQUIPO DE TRANSPORTE		

2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002026000000045	08/01/2026 17:43	JAVIER FRANCISCO GARCIA QUIROS	PURDY MOTOR SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002026000000038	08/01/2026 08:58	MELANY CASTRO MONTIEL	MAGMA AUTOMOTIVE DEALERSHIP SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica

Emitir el por tanto de la resolución

3. *Resultando

- I. Que mediante auto No. 8052026000000036 del 9 de enero de 2026, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante.
- II. Que la presente resolución se emite dentro del plazo de ley, y en su trámite se han observado las prescripciones legales y reglamentarias correspondientes.

4. *Considerando

Recurso 8002026000000045 - PURDY MOTOR SOCIEDAD ANONIMA

1. Partida 2. Motor con turbo original de fábrica geometría variable

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala "motor con turbo original de fábrica geometría variable". No obstante el **objetante** indica que dicha especificación no es indispensable para el funcionamiento del vehículo. Agrega que el motor con turbo tiene una operación más compleja y costosa y su mantenimiento también es más costoso, ya que tiene más piezas susceptibles de fallar. Menciona que su empresa cuenta con un modelo Toyota Coaster, motor turbo intercooler, con capacidad máxima de 28 pasajeros. Solicita que se permita microbuses con motor diésel aspirado y la opción descrita que cuenta con 2 asientos menos de los requeridos. Al respecto, resulta importante tener presente que conforme con el numeral 88 de la Ley General de Contratación Pública (LGCP), los recursos deben estar debidamente fundamentados y con la prueba idónea. Debe aportarse los estudios técnicos que desvirtúan los criterios que sustentan el acto impugnado. Sin embargo, en el caso en cuestión y si bien la empresa objetante presenta junto a su recurso una serie de brochures de vehículos, lo cierto es que estos por sí mismo no resultan prueba idónea ni suficiente para respaldar su alegato, por lo que su punto se encuentra ayuno de fundamentación. Pese a lo anterior, la **Administración** que es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, al atender la audiencia especial manifiesta que modificará el pliego de condiciones efectos que se permita la opción de cotizar con turbo convencional (turbo mecánico). A su vez acepta modificar el pliego para que sean vehículos de mínimo 28 asientos, ya que estima que no afecta la operación prevista. En vista de lo anterior, se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo de entera responsabilidad de la Administración las razones que consideró para modificar el pliego. Deberá efectuarse el cambio y darse la debida publicidad.

Partida 2. Vidrios eléctricos.

Criterio de la División: el pliego de condiciones requiere vidrios eléctricos original de fábrica. No obstante el **objetante** indica que el requerimiento no es técnicamente indispensable. Agrega, que este tipo de vehículos cuenta con una puerta delantera del lado del chofer con una ventana corrediza. Indica que la posición del acompañante no cuenta con una puerta, sino que el ingreso se realiza por medio de una puerta lateral disponible también utilizada para el acceso de los pasajeros y dicha puerta también posee una ventana corrediza lateralmente. Solicita que se amplíe el requerimiento y se permita vidrios de operación manual. A pesar que el alegato se encuentra ayuno de fundamentación, ya que no se aporta la prueba idónea, como fue expuesto en el punto anterior, la **Administración** al atender la audiencia especial indica que este tipo de accesorio no es un elemento que se encuentra en este tipo de vehículos, por lo que si solicita como obligatorio puede excluir modelos que cumplen con las características mecánicas, estructurales y seguridad. De esta forma señala que modificará el punto para que se indique que de preferencia sean eléctricos. Así las cosas, se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo de entera responsabilidad de la Administración las razones que motivan el cambio. Deberá darse la debida publicidad y modificar el pliego.

Partida 3. Vidrios eléctricos

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala vidrios eléctricos originales de fábrica. No obstante el **objetante** indica que vidrios de operación manual, no afectan el funcionamiento del vehículo. Menciona que el vehículo pick up, cabina sencilla está destinado a un segmento de trabajo y no cuenta con un elemento de confort como el requerido. Solicita que se amplíe y se permita vehículos con vidrio manual. Pese a lo anterior, y tal y como ya se ha señalado en esta resolución, el objetante omite presentar con su recurso, la prueba idónea para fundamentar sus alegatos, ya que únicamente presenta una serie de brochures, los cuales por sí mismo no motivan su recurso. De esta forma no se demuestra cómo su requerimiento no afecta el interés público, o cómo o por qué el vehículo indicado va dirigido a un segmento particular y por ende no tiene dicha característica. Tampoco demuestra fehacientemente cómo la disposición limita su participación. Por su parte la **Administración** señala que el sistema eléctrico permite cierre centralizado, reduce tiempos de maniobra y mejora ergonomía, es una función operativa. En vista que el alegato carece de la debida fundamentación se **rechaza de plano**.

Partida 3. Espejos retrovisores laterales eléctricos y cierre central original de fabrica.

Criterio de la División: el pliego de condiciones requiere espejos retrovisores laterales eléctricos y con luz direccional incorporada desde fábrica y cierre central original de fábrica. No obstante el **objetante** señala que tales características no inciden en el funcionamiento del vehículo, por lo que solicita se elimine. Agrega que el vehículo Toyota Hilux 4x4 cabina sencilla es muy solicitado y no debe ser descalificado por aspectos de confort. Señala que dicho vehículo fue considerado como parte del estudio de mercado. Sin embargo, una vez más se echa de menos la prueba idónea que sustente sus alegatos. No demuestra que tales características no inciden en el funcionamiento y cómo o por qué es un elemento de confort. Y pese a señalar que el vehículo Hilux 4x4 cabina sencilla es muy solicitado, tampoco lo demuestra, y tampoco demuestra cómo el hecho de ser solicitado justifica el recurso planteado. No debe perderse de vista que el recurso de objeción no puede ser una herramienta para pretender ajustar el pliego a los intereses del objetante. Por su parte la **Administración** señala que el sistema eléctrico permite cierre centralizado, reduce tiempos de maniobra y mejora ergonomía. Es una función operativa. Así las cosas se **rechaza de plano** el punto.

5) Partida 4.

Criterio de la División:

El **objetante** manifiesta que el pliego establece rangos restrictivos, que limitan su participación. Menciona que puede ofrecer el modelo HiLux. Señala que el estudio de mercado no consideró el modelo más vendido, ya que sólo se observa información del Nissan Frontier, Isuzu DMax y Mitsubishi L200, por lo que podría afirmarse que el estudio de mercado está parcializado. Indica que se dejó de lado que se cuenta con varias versiones del modelo Toyota Hilux, uno con motor 2.800 cc y otro con motor 2.400 cc. De esta forma cuestiona las siguientes especificaciones:

Torque 400-470Nm. El pliego de condiciones establece torque NM / RPM 400-470 NM / 1500-2800 RPM. La **objetante** indica que su empresa ofrece 500Nm. Dicha diferencia favorece el funcionamiento del vehículo por disponer un torque mayor. Solicita una ampliación del rango del torque al menos a 500 Nm (400-470Nm). Al respecto se tiene que una vez más se omite la prueba idónea que fundamenta sus alegatos. Pese a que señala que el pliego va dirigido a determinadas marcas, ello no lo demuestra con la prueba idónea. Por otro lado, el objetante tampoco demuestra cómo lo pretendido favorece el funcionamiento del vehículo. Por su parte, la **Administración** que es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, señala que este rango de torque es necesario para garantizar un adecuado desempeño del vehículo bajo condiciones de carga y operación propias de las labores institucionales, especialmente en zonas con pendientes pronunciadas, caminos irregulares y uso intensivo en sucursales. Alega que el objetante no demuestra técnicamente que el rango solicitado limite la participación. Reducir el torque implicaría sacrificar capacidad operativa y rendimiento bajo carga. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto.

Capacidad de arrastre mínimo 3000 Kg: El pliego de condiciones establece capacidad de arrastre mínimo de 3000 kg. El **objetante** sostiene que no consta estudio técnico que justifique exigir ese mínimo. Señala que conforme con el estudio de mercado esta característica sólo la cumplen el Nissan Frontier y el Mitsubishi L200. En el caso del modelo de su empresa la capacidad es de 2.000Kg, lo cual es suficiente para la operación del vehículo. Por lo que solicita que la capacidad de arrastre sea de al menos 2.000Kg. Al respecto se reitera lo que se ha señalado en esta resolución. El recurso carece de la debida fundamentación técnica con la prueba pertinente que demuestre sus alegatos. De esta forma no demuestra que esa característica sólo determinadas marcas pueden cumplir, pero tampoco cómo su requerimiento satisface el interés público o cómo se limita su participación. Por su parte, la **Administración** al atender la audiencia especial señala que la capacidad responde a las necesidades imperativas institucionales, donde los vehículos deben remolcar cargas, equipos o remolques utilizados en labores técnicas y de atención de sucursales. Sostiene que el recurrente no demuestra técnicamente que se excluya de forma injustificada alternativas del mercado. Disminuir la capacidad de arrastre limitaría el uso funcional del vehículo y obligaría a la Institución a incurrir en más unidades o equipos. Así las cosas se **rechaza de plano** el punto.

Dimensiones de batea. El pliego señala dimensiones de batea: largo 1490 a 1510 mm x ancho de 1530 x 1570 mm. Sin embargo, el **objetante**, indica que el vehículo Toyota tiene una batea de 1.555mm. No existe justificación técnica para lo anterior. Por lo que solicita que sea batea de un máximo de 1.555mm. Sin embargo, una vez más se extrañan las razones técnicas que justifican el alegato del objetante. Se reitera que el recurso de objeción no puede ser en modo alguno un instrumento para pretender adecuar el pliego de condiciones a los intereses del particular. El objetante tampoco demuestra cómo se limita su participación o por qué las dimensiones de su vehículo son las que deben privar. Por su parte, la **Administración** señala que las dimensiones fueron definidas con base en el estudio de mercado y permiten asegurar compatibilidad con los equipos, herramientas y cargas típicas que transportan las diferentes dependencias. Garantizan suficiente espacio útil sin comprometer la maniobrabilidad del vehículo. Agrega, que el objetante no demuestra que el rango excluya de manera injustificada modelos disponibles. Modificar este parámetro podría generar incompatibilidad con el material institucional que debe transportarse. Por lo anterior, se **rechaza de plano** el punto.

Distancia entre ejes: El pliego establece distancia entre ejes: 3120 a 3130 mm. No obstante el **objetante** indica que su vehículo tiene una distancia de 3.085mm Y ello no afecta el buen funcionamiento del vehículo. Una distancia menor es garantía de mayor estabilidad en el vehículo. Sin embargo, el objetante no demuestra técnicamente con la prueba idónea que su requerimiento no afecta el buen funcionamiento del vehículo y tampoco que la menor distancia sea una garantía de mayor estabilidad. Por su parte la **Administración** señala que la distancia entre ejes incide directamente en la estabilidad del vehículo, la distribución del peso, la capacidad de carga y el comportamiento dinámico bajo condiciones de trabajo. El rango solicitado corresponde a configuraciones presentes en el estudio de mercado. Menciona que el objetante no aporta sustento técnico que demuestre limitación del mercado. Ajustar la distancia entre ejes podría comprometer la estabilidad o capacidad de carga del vehículo. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto.

Partida 5. Potencia

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 110-170 HP/ 6000-6600 RPMp. No obstante el **objetante** señala que el vehículo que puede ofrecer, presenta una potencia de 104 HP, la cual combinada con su torque le permite desarrollar un avance muy eficiente a una adecuada velocidad. La relación torque-peso-potencia es la determinada como adecuada y óptima por el fabricante. Estima que no se debe establecer un mínimo de potencia determinado. Solicita se permita ofertar vehículos con una potencia igual o superior a 104 HP. Subsidiariamente solicita que se establezca la especificación objetada con carácter de preferible, de forma tal que no se constituya el requisito en cuestión en un obstáculo a la participación. Pese a lo anterior, se tiene que el alegato presenta la misma situación ya descrita a lo largo de esta resolución, en cuanto a la omisión de prueba técnica idónea. En ese sentido no basta con señalar o requerir otra medida sino fundamentar técnicamente el por qué. Sumado a ello, los brochures no son prueba suficiente para respaldar el alegato. Además que no se demuestra cómo se limita su participación. Por su parte, la **Administración** señala que las condiciones de uso institucional (rutas mixtas, pendientes, circulación sostenida, detenciones y arranques frecuentes, carga de ocupantes y equipo) demandan un umbral mínimo de potencia y torque que asegure capacidad de respuesta, seguridad en maniobras y eficiencia en operación continua. Fijar mínimos claros y homogéneos facilita la planeación de flota, la asignación de rutas, y reduce riesgos de subespecificación que derivan en mayores incidencias mecánicas, tiempos fuera de servicio y consumo ineficiente. Agrega que la potencia y el torque mínimos son parámetros objetivos y verificables para asegurar el servicio. Sostiene que los parámetros se encuentran presentes en múltiples opciones, tal como se refleja en el estudio de mercado realizado en este segmento, por lo que no configuran una barrera indebida. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto por falta de fundamentación.

Partida 5. Torque 140-205Nm:

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala torque NM / RPM 140-205 NM / 4000-4800 RPM. No obstante el **objetante** señala que pueden ofrecer un vehículo de 138Nm. En dicho vehículo la relación torque-peso-potencia es la determinada como adecuada y óptima por el fabricante, por lo que no se debe establecer un mínimo. Solicita se permita vehículos con un torque de 138Nm o superior. Al respecto y tal y como se ha apuntado a lo largo de esta resolución, se tiene que la firma objetante no presentó prueba idónea que respalde sus alegatos. Y si bien indica que la relación torque-peso-potencia es determinada adecuada por el fabricante, tal aspecto no se evidencia con criterio técnico. Por su parte, la **Administración** reitera lo indicado en el punto anterior para la potencia. Así las cosas, se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Partida 6. Potencia y torque

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 180-205 HP/ 6000-6600 RPM, y torque NM / RPM 240-330 NM / 4000-4800 RPM. No obstante el **objetante** reitera lo ya indicado en otras líneas, respecto a la potencia y torque y solicita se permita potencia de al menos 170 HP y torque de 203 o superior. Menciona que el estudio de mercado dejó por fuera el SUV más vendido en el mundo. Pese a lo anterior, se echa de menos el análisis técnico que demuestre su alegato y por qué deben ser los parámetros que señala la empresa recurrente. No demuestra tampoco se limite su participación y que el vehículo que puede ofertar sea el más vendido, y cómo eso incide en su alegato. Por su parte, la **Administración** señala no acepta la objeción ya que las condiciones de uso institucional (rutas mixtas, pendientes, climas y altitudes variables, ocupación plena, operación continua con detenciones y arranques frecuentes, uso de accesorios como A/C) demandan umbrales de potencia y torque superiores a los solicitados (170 HP y 203 Nm) para asegurar capacidad de respuesta, seguridad en maniobras y eficiencia bajo carga. Los parámetros establecidos se encuentran presentes en múltiples opciones, tal como se refleja en el estudio de mercado realizado en este segmento, por lo que no configuran una barrera indebida. De lo que viene dicho entonces se **rechaza de plano** el punto por falta de fundamentación.

Partida 8. Potencia.

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 150-170 HP/ 3200-3700 RPM. No obstante el **objetante** reitera lo ya indicado respecto a la potencia y torque ya señalados en el recurso y solicita se permita vehículos con potencia de 174HP. Ahora, la **Administración** indica que la oferta que presente 4 HP por encima del rango solicitado sería valorada durante la fase de estudio de forma integral con el resto de las características o requisitos establecidos en el pliego de condiciones, a efecto de determinar si resulta admisible, dado que esta variación constituye una mejora mínima que no altera la funcionalidad, no afecta la proporcionalidad técnica del pliego y no limita la competencia. Esta diferencia superior no interfiere en la evaluación económica, ya que el precio se valora conforme a lo establecido en el pliego cartelario y no se ve influido por una potencia ligeramente mayor. Debido a que se trata únicamente de la aceptación de una característica técnica y no de una modificación del requerimiento base no se requiere modificar el pliego de condiciones. No obstante lo anterior, lo señalado por la Administración sí constituye una modificación en el pliego, ya que está indicando que aceptaría ofertas con un rango diferente. Siendo entonces que la entidad licitante permitiría ofertas por encima del rango indicado originalmente, por considerarlas como una mejora, así deberá indicarse de forma expresa en el pliego. En ese sentido se advierte que el pliego de condiciones debe ser un elenco de normas claras y si la entidad ha tomado la decisión de aceptar ofertas fuera del rango indicado, así deberá señalarlo en el respectivo pliego. Por lo anterior, se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo de entera responsabilidad de la Administración las razones que motivan su cambio. Deberá modificarse el pliego y darse la debida publicidad.

10. Partida 8. Distancia entre ejes.

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm. No obstante el **objetante** indica que su vehículo tiene una distancia entre ejes de 3.210mm diseñado así, por su fabricante y no existe razón técnica que fundamente la exclusión de vehículos con una distancia inferior. No obstante, no debe perderse de vista, que conforme con el ordenamiento jurídico existe un deber de fundamentación de quien recurre, y por lo tanto la carga de la prueba le corresponde al objetante. Carga que en este caso se omite por parte de Purdy Motors, ya que no presenta documentación técnica que fundamente su alegato, demuestre que su requerimiento satisface el interés público y tampoco evidencia que se limite su participación. Por el contrario, la **Administración** señala que las especificaciones cartelarias son las que más se adaptan a sus necesidades. Por la naturaleza de los trabajos que se realizan en sucursales se requiere la mayor capacidad de carga posible, y reducir la distancia entre ejes minimiza el volumen cúbico de capacidad de carga. Así las cosas se **rechaza de plano** por falta de fundamentación este punto del recurso.

11. Partida 9. Potencia y torque.

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 200-250 HP/ 2200-3000 RPM, y torque NM / RPM 600-950 NM / 1200-1700 RPM. No obstante el **objetante** reitera lo ya indicado respecto a la potencia y torque ya señalados en el recurso. Solicita que permita vehículo con una potencia de 277 HP y torque de 1050 Nm. Una vez más se reitera que el objetante se limita a solicitar una modificación sin acompañar el recurso de la debida fundamentación técnica. No basta con remitir brochures de vehículos, sino los criterios técnicos que acompañen su alegato, aspecto que se omite. El recurso no puede ser en forma alguna un instrumento para pretender ajustar el pliego a los intereses del objetante. Por su parte la **Administración** manifiesta que si bien la firma objetante en apariencia presenta un vehículo con una potencia (HP) y un torque superior (Nm) al establecido en el pliego de condiciones no presenta información técnica a qué cantidad de revoluciones por minuto (RPM), su vehículo alcanza dichas prestaciones. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto del recurso, por falta de fundamentación.

Partida 10. Potencia.

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 200-250 HP/ 2200-3000 RPM. No obstante el **objetante** reitera lo ya indicado respecto a la potencia y torque ya señalados en el recurso, por lo que solicita que se permita vehículos con una potencia de un rango de 200-276HP. Indica que en el estudio de mercado el camión HINO H505 sí fue considerado, pero no se comprende por qué fue excluido según el rango de potencia que se estableció. En relación con este punto, el objetante una vez más omite fundamentar su alegato. Y si bien hace mención a que el camión HINO H505 fue considerado en el estudio de mercado, no demuestra ni fundamenta por qué las características de tal vehículo debían considerarse en el pliego. En este punto no debe perderse de vista que conforme con el numeral 34 de la LGCP, el estudio de mercado es indispensable efectuarlo por parte de la Administración, sin embargo no todas las características de quienes participan resultan obligatorias para la entidad pública. Por su parte, la **Administración** señala que si bien la firma recurrente en apariencia presenta un vehículo con una potencia (HP) al establecido en el pliego de condiciones no presenta información técnica a qué cantidad de revoluciones por minuto (RPM), su vehículo alcanza dichas prestaciones. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto por falta de fundamentación.

Partida 10. Sensores de proximidad traseros

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala Cámara de observación trasera, con sensores de proximidad que se activen al menos durante la acción de reversa. No obstante el **objetante** indica que no puede instalarse sensores por cuanto técnicamente no es viable. El largo de los cables de instalación no es suficientemente largo para poder instalar el dispositivo. Solicita se elimine el requerimiento. Indica que en el estudio de mercado el camión HINO H505 sí fue considerado pero se excluyó del rango de potencia establecido. En relación con este punto, si bien el objetante no presenta el alegato con la debida fundamentación, la **Administración** al atender la audiencia especial, manifiesta que modificará el pliego para que se indica con preferible. En vista que la entidad licitante es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo resorte exclusivo de esa entidad las razones que motivan el cambio. Deberá darse la debida publicidad y modificar el pliego.

14. Partida 11. Potencia

Criterio de la División: el pliego de condiciones señala potencia HP / RPM 110-130 HP/ 2800-3200 RPM. No obstante el **objetante** reitera lo ya indicado respecto a la potencia y torque ya señalados en el recurso. Solicita se permita una potencia de 148 HP. Señala que en el estudio de mercado se consideró el modelo HINO, pero por un error del estudio se indicó que tenía una potencia de 110 HP, siendo lo correcto 110Kw, por lo que modelo supera lo indicado en el pliego. En relación con este punto, el objetante una vez más omite fundamentar su alegato. Y si bien hace mención a que el camión HINO fue considerado en el estudio de mercado, no demuestra ni fundamenta por qué las características de tal vehículo debían considerarse en el pliego. Se reitera que no debe perderse de vista que conforme con el numeral 34 de la LGCP, el estudio de mercado es indispensable efectuarlo por parte de la Administración, sin embargo las características de quienes participan no resultan obligatorias para la entidad pública. Por su parte, la **Administración** indica que si bien el recurrente en apariencia presenta un vehículo con una potencia (HP) al establecido en el pliego de condiciones no presenta información técnica a qué cantidad de revoluciones por minuto (RPM), su vehículo alcanza dichas prestaciones. Así las cosas se **rechaza de plano** este punto, por falta de fundamentación.

1. Estudio de mercado

Criterio de la División: el **objetante** manifiesta que la Administración no efectuó un estudio previo que permitiera sustentar los requisitos del pliego de condiciones. Por lo que carece de fundamento exigir condiciones que no fueron objeto de análisis de validación de ese estudio. Agrega que el pliego se dirige a empresas que cumplen con los parámetros exigidos, excluyendo empresas extranjeras de reciente ingreso en el mercado nacional. Por su parte, la **Administración** señala que el pliego se diseñó con base en valoraciones técnicas previas y evidencia operativa de INS. La LGCP permite fijar requisitos y objetivos como condiciones de admisibilidad, siempre que tengan nexo con el objeto y eviten barreras injustificadas. Agrega, que si se cuenta con un estudio de mercado y análisis comparativo que respalda el pliego, el cual consta en el expediente administrativo. Se incluyó levantamiento de ofertas disponibles por marca y modelo, cuadros comparativos técnicos que correlacionan las necesidades operativas del INS con lo que el mercado ofrece. El estudio provee información sobre disponibilidad, calidad, cobertura y costos. Menciona que las especificaciones se fundamentan en las necesidades de la Administración y no en marcas, proveedores o modelos particulares. Sobre el particular se tiene que en este caso particular, la Administración sí incluyó el estudio de mercado. De esta forma en el aparte [1. Información de solicitud de contratación], en el punto [5. Archivo adjunto], se encuentra el estudio de mercado. Por lo que no lleva la razón el objetante. Por otro lado y pese a que señala que el pliego va dirigido a determinadas marcas o modelos, tal aspecto no lo fundamenta. Ta y como ya se ha señalado, el numeral 88 de la LGCP dispone el debe de fundamentación y acompañar el recurso con la prueba técnica, aspecto que en este caso se omite, ya que únicamente se incluye brochures, los cuales por sí mismos no son ni prueba idónea ni suficiente. Así las cosas, se **rechaza de plano** este punto.

2. Partidas de la 1-11. Años de experiencia

Criterio de la División: el pliego de condiciones establece para las partidas de la 1-8 que la oferente debe contar con al menos cinco (5) años de experiencia en la importación y venta de vehículos nuevos de la marca ofertada en Costa Rica, para lo cual deberá aportar una declaración jurada que certifique los años de experiencia en el mercado. Y para las partidas 9-11 contar con al menos diez (10) años de experiencia en la importación y venta de vehículos nuevos de la marca ofertada en Costa Rica, para lo cual deberá aportar una declaración jurada que certifique los años de experiencia en el mercado. Sin embargo, el objetante indica que exigir esa cantidad de años, limita la competencia y excluye a empresas que aún contando con trayectoria regional, no cumple con dichos años, sin que se conozca por qué se estableció tales años. Menciona que ello no guarda relación con la capacidad real de la empresa de brindar el servicio. Indica que las empresas pertenecientes al grupo DFAC tiene presencia en Centroamérica y representa una marca de China. Considera que lo anterior debe tomarse en cuenta porque Costa Rica suscribió un tratado de libre comercio con dichos países. Señala que la Ley 8953 en su artículo 8 dispone que se otorgará trato nacional a las mercancías de la otra parte. Además cita el Tratado CAFTA, que en su artículo 9.2 se indica que cada parte concederá a las mercancías y servicios de otra parte y proveedores de otra parte de tales mercancías y servicios un trato no menos favorable que el otorgado por dicha parte o entidad contratante a sus propias mercancías, servicios y proveedores. Cita también el numeral 9.7 que dispone que una entidad contratante no reparará, adoptará ni aplicará ninguna especificación técnica que tenga como propósito o efecto crear obstáculos al comercio entre las aportes. Señala que pese que la Administración sabe que los vehículos deben ser importados y al no haber estudio de mercado, no se refleja que se haya analizado los tratados de libre comercio. Indica que su grupo está cubierto por alguno de los tratados que no fueron tomados en cuenta. Agrega, que la antigüedad local no es sinónimo de una mejor calidad técnica ni mayor respaldo postventa. Empresas multinacionales o regionales pueden ofrecer igual o superiores condiciones de servicio. Sin embargo, menciona que en ese caso se favorece a proveedores históricos locales. Señala que se limita la posibilidad de participar en consorcio, aprovechando la experiencia y capacidades de empresas del mismo grupo que opera en el extranjero. Agrega que no existe estudio técnico ni jurídico que sustente por qué más de 5 y 10 años de presencia local es indispensable para brindar un buen respaldo post venta y por qué empresas con menos años no podrían cumplirlo. Por lo tanto solicita que se admita experiencia a nivel regional internacional y no sólo local, siempre que se demuestre respaldo directo del fabricante y capacidad de servicio técnico en el país, o si no que dicho requisito sea eliminado.

En relación con el punto en cuestión, debe tenerse claro, que la Administración es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, de allí que en la elaboración del pliego de condiciones le asiste una discrecionalidad administrativa. En dicha elaboración, la entidad licitante establecerá aquellos parámetros que considere de cumplimiento obligatorio (admisibilidad), y aquellos que le generen un valor agregado y por ende los establece como criterios de evaluación. En ese sentido, y si bien se debe procurar la mayor participación de ofertas, es claro que los requerimientos deben estar dirigidos a la satisfacción de ese interés público, requerimientos que en todo caso no pueden ser arbitrarios.

En este caso, la Administración está estableciendo como requisito de admisibilidad una cantidad de años de experiencia en la importación y venta de vehículos nuevos de la marca ofertada en Costa Rica (5 o 10 dependiente de la partida), aspecto que es cuestionado por el objetante, ya que estima que restringe la competencia de forma desproporcionada y fue un parámetro arbitrario por parte de la Administración. Señala que en su caso tiene amplia experiencia, a pesar de no ser en Costa Rica. Y si bien el objetante sostiene que el requisito es desproporcionado y limita su participación, no ha demostrado técnicamente lo anterior. Menciona que empresas multinacionales o regionales con experiencia global pueden ofrecer iguales o superiores condiciones de servicio, sin embargo tal aspecto no lo demuestra técnicamente.

Por el contrario, la **Administración** al atender la audiencia especial señala las razones por las cuales estableció tales requerimientos. De esta forma, para las partidas de la 1 a la 8, indica que consideró valoraciones sobre disponibilidad de soporte postventa, inventarios de repuestos críticos, cobertura de talleres y tiempo de respuesta requeridos para asegurar la continuidad del servicio. Estima que dicho plazo es idóneo, necesario y proporcional al riesgo operativo. Menciona que se garantiza que se cuenta con una capacidad instalada comprobable en Costa Rica, lo que reduce la probabilidad de inmovilizaciones, sobrecostos y afectación de la prestación del servicio. Se debe procurar la mejor combinación de calidad, costo total de la propiedad y oportunidad. Señala que solicitar experiencia efectiva en el mercado nacional se traduce en una garantía práctica de que el contratista puede sostener repuestos, mano de obra calificada, garantías y tiempos de atención, protegiendo los dineros de la Institución y evitando erogaciones extraordinarias por fallas de soporte. Para el caso de las partidas 9, 10 y 11 señala que consideró la mayor complejidad, porte y criticidad operativa de las unidades. Agrega, que se sustenta en la necesidad de asegurar, durante la vida útil del bien una capacidad instalada y comprobable en territorio nacional que garantice: soporte posventa robusto (talleres autorizados y personal técnico certificado), disponibilidad sostenida de repuestos críticos e inventarios locales, tiempos de respuesta acordes con su operación descentralizada, y la trazabilidad de garantías y servicios bajo la normativa costarricense. Sostiene que este requisito es idóneo, necesario y proporcional al riesgo operativo incrementado que implican estas partidas. Señala que 10 años permite evidenciar estabilidad logística y técnica del oferente en el país, reduciendo la probabilidad de inmovilizaciones, sobrecostos en el costo total de propiedad y afectaciones a los usuarios finales. La Administración busca una garantía práctica de que el contratista podrá sostener el respaldo técnico y de repuestos durante todo el ciclo de vida del bien. Véase entonces que la Administración motivó las razones por las cuales le resulta necesario tales requerimientos.

No debe perderse de vista que la carga de la prueba corresponde a quien recurre. En ese sentido, a pesar que el objetante cuestiona los años de experiencia en Costa Rica, no presenta documentación técnica mediante la cual compruebe y evidencie que la experiencia generada en otro país, igual puede satisfacer el interés público.

Era deber del recurrente, evidenciar técnicamente sus alegatos. Incluso señala que las empresas que fueron encuestadas fueron escogidas sin una metodología con parámetros objetivos, aspecto que tampoco demuestra ni lo sustenta, o cómo de haberse aplicado otra metodología la Administración hubiera obtenido otro resultado.

Por otro lado, el objetante en su recurso hace alusión a la necesidad de observar los tratados internacionales. En relación con lo anterior, la Administración al atender la audiencia especial señala que la experiencia solicitada no contraviene los compromisos adquiridos y tampoco implica discriminación hacia proveedores extranjeros. La normativa de contratación pública permite establecer requisitos diferenciadores cuando sean objetivos, proporcionales y necesarios. Señala que las empresas extranjeras pueden participar siempre que cuenten con la experiencia local requerida, que puede obtenerse de operaciones previas en el país. La experiencia señalada en el pliego se estableció con base en el estudio de mercado realizado por la Unidad Técnica, que evidenció que resulta indispensable garantizar la disponibilidad de repuestos, capacidad de respuesta del servicio postventa y continuidad operativa de las unidades. Agrega, que el análisis determinó que los proveedores con trayectoria comprobada en el mercado nacional son aquellos que, a lo largo del tiempo, han demostrado: estabilidad en su operación local, con infraestructura y representación formal establecida, capacidad real y sostenida para suministrar repuestos en tiempos adecuados, evitando retrasos que puedan comprometer la operatividad institucional, servicio postventa confiable, con talleres, personal técnico certificado y respuesta oportuna ante reparaciones o reclamos de garantía, conocimiento práctico de las condiciones reales del país, tales como topografía, clima, tipo de uso, desgaste acelerado y exigencias mecánicas propias del entorno costarricense, cumplimiento histórico de garantías, soportado en experiencia verificable en territorio nacional. Menciona que el estudio mostró que los bienes tienen alta criticidad operativa, por lo que se requiere proveedores que hayan demostrado un desempeño sostenido y estable en el país. Sostiene que esa experiencia local permite validar aspectos que no pueden acreditarse sólo con operación internacional tales como: disponibilidad inmediata de insumo, respuesta ante eventualidades mecánicas o daños estructurales, capacidad logística para atender picos de demanda de repuestos. Agrega, que sí existe una correlación técnica y operativa entre la experiencia local y capacidad de brindar el servicio postventa. La experiencia en Costa Rica, permite validar aspectos que no puede confirmarse sólo con trayectoria internacional, tales como: tiempos reales de respuesta, capacidad logística en territorio nacional, disponibilidad inmediata de repuestos, cumplimiento histórico de garantías bajo condiciones locales, conocimiento práctico del desgaste, topografía y uso intensivo característicos del país.

Respecto de lo anterior, este órgano contralor considera, como lo indica la Administración, que el pliego de condiciones no contradice los tratados internacionales. De esta forma, y tal y como ya se ha mencionado en esta resolución, a la entidad pública le asiste un principio de discrecionalidad administrativo, necesario a efectos de determinar aquellas necesidades y cómo deben ser satisfechas. En este caso, al responder la audiencia especial, la Administración señaló las consideraciones que tuvo para lo anterior. El hecho de establecer este requisito o cualquier otro por sí mismo no limita la participación de empresas extranjeras. De esta forma el pliego no establece una prohibición para que una empresa extranjera participe. Lo que ha establecido es un requisito que, en el tanto empresas nacionales o extranjeras lo cumplan pueden participar. De allí que incluso una empresa nacional que tampoco tenga los años señalados en el pliego tampoco podría participar.

Ahora, resulta importante advertir, que conforme con el numeral 9 de la LGCP la Administración deberá verificar si la contratación se encuentra o no cubierta por el capítulo de compras públicas de un instrumento comercial internacional vigente en Costa Rica, para lo cual deberá considerar el ámbito de cobertura y aplicar, en su caso, plazos mínimos de recepción de ofertas, reglas sobre objeto contractual, avisos y cualquier otro aspecto específico de la materia. Sin embargo el objetante no ha demostrado que esta norma se esté violentando.

Aunado a ello y respecto de los tratados citados por el objetante, el recurrente se limita a enumerar una serie de artículos sin efectuar un ejercicio jurídico de cómo a partir de lo allí dispuesto el pliego en cuestión violenta los mismos. Véase por ejemplo que cita el artículo 8 de la Ley Ley 8953, que es el tratado de Libre Comercio con la República Popular de China. Ese artículo dispone que cada parte dará trato nacional a las mercancías de la otra parte. Sin embargo no se demuestra cómo tal artículo se ve violentado, e incluso en este caso el objetante indica que los artículos son de China, pero la empresa no es de ese país. En cuatro al Tratado CAFTA, téngase en cuenta que el artículo 9.2 indica que cada parte concederá a las mercancías y servicios de otra parte y proveedores de otra parte de tales mercancías y servicios un trato no menos favorable que el otorgado por dicha parte o entidad contratante a sus propias mercancías, servicios y proveedores. Cita también el numeral 9.7 que dispone que una entidad contratante no preparará, adoptará ni aplicará ninguna especificación técnica que tenga como propósito o efecto crear obstáculos al comercio entre las partes. Sin embargo, respecto de estos artículos tampoco desarrolla cómo se ven violentados. Y se reitera, en este caso el pliego no limita ni prohíbe la participación de empresas extranjeras ni se les está dando un trato desigual. Se ha puesto un requisito que debe ser cumplido tanto por empresas nacionales como extranjeras y en el tanto lo cumplan pueden resultar admisibles.

En cuanto a la participación en consorcio, la Administración indica que no limita la participación bajo la figura de consorcio, siempre que cada integrante y el consorcio en su conjunto acrediten el cumplimiento de las condiciones y requisitos previstos en el pliego de condiciones. Menciona que las unidades de las partidas 9, 10 y 11, son de alta criticidad, la experiencia mínima local reduce riesgos operativos significativos, garantiza continuidad del servicio y evita fallas logísticas que han afectado procesos similares. Agrega que la experiencia mínima local se terminó mediante un estudio de mercado, análisis de desempeño de proveedores en contrataciones anteriores, comportamiento histórico de garantías y tiempo de servicio, necesidades operativas de la flota, experiencia en licitaciones anteriores. En el estudio de mercado incorporó información disponible en lista de proveedores con operación estable en el país, registro histórico de atención, tiempos de respuesta en contratos anteriores, verificación de capacidad instalada y soporte técnico local. Sostiene que la experiencia internacional no sustituye la necesidad de capacidad operativa en Costa Rica. Un proveedor sin presencia local no puede asegurar repuestos inmediatos, técnicos disponibles, cumplimiento de garantía bajo condiciones locales, atención de emergencias, soporte en tiempo adecuado. Señala que el requisito no excluye proveedores extranjeros siempre que cuenten con representación formal en Costa Rica, historial de operación local, alianzas que acrediten los años requeridos. Un proveedor sin trayectoria local podría generar fallas en continuidad operativa, tiempos de reparación prolongados, no disponibilidad de repuestos, riesgos para la prestación del servicio, flota inoperativa por tiempos prolongados ante faltante de repuestos. Al respecto, el pliego establece la posibilidad de ofertar en consorcio, por lo que no se limita tal posibilidad, en el tanto cumpla los requerimientos del pliego de condiciones.

Al respecto y si bien no se deben desconocer las normas citadas, en relación con lo dispuesto además en el artículo 9 de la LGCP, lo cierto es que no resulta de recibo o es suficiente, citar una norma de forma aislada, sino que corresponde hacer una integración de normas.

Finalmente y pese a que el recurrente cita la R-DCP-SICO-01726-2025, resulta importante advertir que el objetante se limita a citarla, sin demostrar mediante un debido ejercicio que se está ante una situación idéntica que la descrita en este caso. El hecho que en otro caso se haya reconocido una experiencia internacional no hace por sí misma que debe reconocerse en todos los supuestos, ya que responde a contrataciones particulares. Y en este caso no se ha hecho el desarrollo por parte de quien recurre. Sumado a ello, y tal y como se dijo, la Administración justificó las razones para su inclusión.

Pese a lo que viene dicho, se hace necesario que la entidad licitante incorpore las valoraciones que ha señalado en el respectivo expediente administrativo. De esta forma se declara **parcialmente con lugar** el punto, a fin de que la Administración analice y justifique en el expediente administrativo la limitación en el reconocimiento de la experiencia internacional.

Partida 1. Cilindrada

Criterio de la División: el pliego de condiciones establece motor Diesel de 2500 cc como mínimo, hasta un máximo de 2800 cc valor real. Sin embargo el **objetante** señala que la cilindrada ni es un parámetro técnico adecuado, y lo correcto es definir la potencia, torque o capacidad de carga. Solicita que se sustituya por criterios funcionales o se admitan especificaciones equivalentes. Tal y como ya se ha señalado en esta resolución el recurso de objeción debe presentarse debidamente fundamentado. En ese orden de ideas, el numeral 88 de la LGCP dispone que el recurso debe presentarse con la prueba idónea u aportarse los estudios técnicos. En ese sentido la carga de la prueba corresponde a quien recurre. No obstante, en este caso se echa de menos tales estudios por parte del recurrente. Y a pesar de señalar que la cilindrada no es un parámetro técnico adecuado, no lo justifica ni demuestra técnicamente. Pero además en su petición señala que se indiquen criterios funcionales sin que especifique a qué criterios se refiere, lo mismo que cuando señala especificaciones equivalentes. Por su parte la **Administración** que es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, indica que el rango solicitado reduce el riesgo de sub-especificación. Garantiza un desempeño estable frente a cargas típicas y uso intensivo, en alineación con el principio de valor por el dinero. Agrega que el objetante no demuestra técnicamente su alegato. Así las cosas, y de lo que viene dicho se **rechaza de plano** este punto, por falta de fundamentación.

Partida 1 . Distancia entre ejes.

Criterio de la División: el pliego de condiciones establece distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm. Sin embargo el **objetante** señala que se excluye modelos con distancia técnicamente compatibles. Es una medida de un modelo específico. Solicita que se sustituya por criterios funcionales o se admitan especificaciones equivalentes. Sin embargo, una vez más se echa de menos la prueba técnica que respalde su alegato. Indica que se está excluyendo modelos con distancias equivalentes, pero no lo demuestra y tampoco indica qué distancias son equivalentes. Agrega que es una medida de un modelo específico, pero tampoco demuestra ni dice de cuál y por qué. Por último exige criterios funcionales y especificaciones equivalentes, sin que indique a qué se refiere. Por su parte la **Administración** indica que el requerimiento responde a pruebas de maniobrabilidad y estabilidad en predios institucionales, rampas y radios de giros efectivos, espacios confinados. Contribuye a un equilibrio adecuado de estabilidad lineal en escenarios reales de operación del INS, lo que favorece la conducción y la seguridad en las condiciones de trabajo que se presentan diariamente en la operativa institucional. Siendo ello así se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Partida 1. Puertos USB, Retrovisor antideslumbrante / Vidrios polarizados de 25% y 8 micras.

Criterio de la División: el pliego de condiciones establece puertos USB tipo A y tipo C, Retrovisor central, de preferencia con anti-deslumbramiento automático, vidrio con polarizados de seguridad con porcentaje de transparencia preferiblemente a un 25% avalado por ley de tránsito vigente y con un micraje mínimo de 8 micras. Sin embargo el **objetante** señala que son accesorios que no inciden en la función principal del vehículo. Solicita que se sustituya por criterios funcionales o se admitan especificaciones equivalentes. Véase que en este caso, el objetante cuestiona 3 aspectos: puertos USB, retrovisor antideslumbrante y vidrios polarizados, pero para ninguno de estos puntos se presenta la prueba técnica para respaldar sus alegatos, careciendo una vez más de la debida fundamentación. Tampoco señala a qué criterios funcionales se refiere ni especificaciones equivalentes. Pero incluso véase que para el caso del retrovisor, la característica es preferible, por lo que no tenerla no limita su participación. Por su parte, la **Administración** que es quien más conoce sus necesidades, señala que los puertos USB A y C permiten alimentación de dispositivos Institucionales (comunicación, geolocalización, tablets de servicio, scanners) sin recurrir a adaptaciones posteriores que elevan el costo y generan riesgos eléctricos. En cuanto al retrovisor antideslumbrante señala que reduce la fatiga visual y riesgo en jornadas extendidas/nocturnas, mejorando la seguridad vial del conductor y terceros. Además es un elemento preferible. En torno a polarizados: aportan confort térmico, privacidad de equipos y seguridad pasiva. Además indica que el objetante no demuestra técnicamente su alegato. Tomando en cuenta lo anterior procede a **rechazar de plano** los puntos objetados por carecer de la debida fundamentación.

Partida 2. Motor common rail y turbo de geometría variable.

Criterio de División: el pliego de condiciones establece motor con tecnología common rail (riel común) y motor con turbo original de fábrica geometría variable. Sin embargo el **objetante** señala que son tecnologías de determinados fabricantes. Existen motores de inyección electrónica y turbos convencionales que cumplen con emisiones, consumo y rendimiento. Solicita que se redefina la partida con criterios de seguridad, capacidad, normas técnicas y emisiones, permitiendo soluciones tecnológicas equivalentes. Al respecto se tiene que si bien el objetante una vez más omite aportar la documentación técnica que respalda sus alegatos, la **Administración**, que es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, al contestar la audiencia especial indica que modificará el pliego de condiciones a efectos que se permita la opción de poder cotizar con turbo convencional (turbo mecánico). Por lo anterior se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo de entera responsabilidad de la Administración las razones que consideró para el cambio. Deberá darse la debida publicidad y modificarse el pliego.

Partida 2. Cantidad de puertas

Criterio de División: el pliego de condiciones establece al menos tres puertas, (1 puerta delantera, 1 puerta lateral con motor eléctrico, de accionamiento con botón abrir y cerrar desde los mandos del conductor y 1 compuerta trasera). Sin embargo el **objetante** señala que no se justifica funcionalmente para operación normal de transporte de pasajeros. Solicita que se redefina la partida con criterios de seguridad, capacidad, normas técnicas y emisiones, permitiendo soluciones tecnológicas equivalentes. Al respecto, el objetante una vez más omite el respaldo técnico de su alegato, y tampoco demuestra cómo se limita su participación. Señala que se defina la partida con criterios de seguridad, capacidad, normas técnicas, sin que se refiera de forma específica a cada una de ellas. Igual señala emisiones, y soluciones tecnológicas equivalentes, sin que señale a qué se refiere y lo fundamente técnicamente. Por su parte la **Administración** indica que el requerimiento responde a razones de seguridad y operativa de acceso/egreso. Considera que facilita evacuación en caso de emergencias y carga/descarga del equipo institucional. Es ergonomía y seguridad para transporte institucional. Modelos con menos puertas no garantizan estándares de fluidez, seguridad y operación. Sostiene que el objetante no fundamenta técnicamente su alegato. Siendo ello así, se **rechaza de plano** el punto por falta de fundamentación.

Partida 2. Bolsas de aire, cierre central, radio bluetooth, puertos USB A y B, espejos eléctricos, cámara y sensores

Criterio de División: el pliego de condiciones establece bolsa de aire al menos para el pasajero y el conductor, radio original con Bluetooth, de preferencia con Android auto y Apple CarPlay, puertos USB tipo A y tipo C, espejos retrovisores laterales eléctricos y con luz direccional incorporada desde fábrica, cámara de observación trasera, con sensores de proximidad que se activen al menos durante la acción de reversa. Sin embargo el **objetante** señala que ese equipamiento accesorio no puede utilizarse como requisito habilitante. Deben ser valorables o aceptarse como opcionales. Solicita que se redefina la partida con criterios de seguridad, capacidad, normas técnicas y emisiones, permitiendo soluciones tecnológicas equivalentes. Pese a que se echa de menos la debida fundamentación técnica por parte del objetante en que demuestre que dicho equipamiento es accesorio y aceptarse como opcional, la **Administración**, al contrastar la audiencia especial, indica, respecto de las bolsas de aire, cierre central y espejos eléctricos que modificará el pliego para que sea de preferencia. Respecto de los mismos por ende se declara **con lugar** el recurso, siendo de resorte exclusivo de la Administración las razones que motivan el cambio. Por ende, deberá darse la

debida publicidad y modificarse el pliego. Sin embargo respecto del radio, los puertos USB y la cámara y sensores, la entidad licitante señala que se deben mantener. De esta forma, en cuanto al radio con bluetooth manifiesta que su función permite comunicación manos libres y operación de dispositivos institucionales sin distracción. En relación con los puertos USB A y B, estos permiten la alimentación de dispositivos institucionales sin recurrir a adaptaciones posteriores que elevan costos y riesgos eléctricos. Respecto de la cámara y sensores, indica que previenen siniestros en patios, rampas y áreas de tránsito peatonal. En ese sentido, y siendo que la Administración señaló los motivos para mantener esas características y que el objetante no aporta la prueba idónea, siendo que le corresponde la carga de la prueba, procede **rechazar de plano** por falta de fundamentación.

Partida 2. Sistema de frenos: disco delantero y tambor trasero / suspensión doble horquilla

Criterio de División: el pliego de condiciones establece sistema de frenado de disco en el eje delantero y de preferencia de tambor en el eje trasero con auto ajuste. Además suspensión delantera doble horquilla y suspensión trasera multi hoja. Sin embargo el **objetante** señala que son especificaciones de diseño propias de ciertos fabricantes. Existen sistemas alternativos técnicamente equivalentes. Solicita que se redefina la partida con criterios de seguridad, capacidad, normas técnicas y emisiones, permitiendo soluciones tecnológicas equivalentes. En relación con este punto, una vez más se evidencia la omisión del criterio técnico que fundamenta los alegatos del objetante. No se evidencia ni justifica que las características sean de determinados fabricantes y cuáles son los sistemas alternativos equivalentes. Además tampoco se indica de forma clara a qué criterios de seguridad, normas técnicas y emisiones se refiere el recurso. Por su parte la **Administración** indica que la combinación disco delantero / tambor trasero y suspensión doble horquilla garantiza capacidad de frenado estable en el eje de mayor exigencia (delantero) y robustez/costos de mantenimiento controlados en el trasero, acorde con el uso y cargas de esta partida, comportamiento dinámico predecible, estabilidad y respuesta en maniobras urbanas, compatibilidad con el stock institucional y protocolos de mantenimiento vigentes. Menciona que existen múltiples fabricantes que ofrecen configuraciones equivalentes, por ejemplo: Toyota, Nissan, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Suzuki, Ford, Chevrolet, Isuzu. Sostiene que la firma recurrente no justifica técnicamente su alegato. Por lo anterior se **rechaza de plano** este punto del recurso.

Partida 8. Distancia entre ejes, puertos USB tipo A y C, retrovisor con anti reflejo automático / vidrios de 8 micras

Criterio de División: el pliego de condiciones establece distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm, puertos USB tipo A y tipo C, retrovisor central, de preferencia con anti-deslumbramiento automático). Además Vidrio con polarizados de seguridad con porcentaje de transparencia preferiblemente a un 25% avalado por ley de tránsito vigente y con un micraje mínimo de 8 micras. Sin embargo el **objetante** señala que tales requisitos no guardan relación directa con la función de carga, sino con configuraciones de fábrica específicas. Solicita sustituir por criterios de capacidad de carga, volumen útil y seguridad, admitiendo configuraciones equivalentes. Al respecto se reitera lo que se ha venido señalando a lo largo de la presente resolución, en cuanto a la omisión del deber de fundamentación por parte de quien recurre. Sumado a que es al objetante a quien le corresponde la carga de la prueba. En este caso, una vez más, se echa de menos por qué los requerimientos del cartel requisitos no se relacionan con la función de la carga y qué criterios de capacidad de carga, tal y como lo apunta en su recurso, y qué volumen útil y seguridad son los que considera que deben incorporarse. Por su parte la **Administración** indica que el objetante no justifica técnicamente su alegato. Agrega, que los requisitos no guardan relación directa con la función de carga, sino con configuraciones de fábrica necesarias para asegurar eficiencia, durabilidad, compatibilidad técnica y seguridad operativa del vehículo. menciona que tampoco es factible la solicitud de sustituir estos requisitos por criterios generales de capacidad de carga, volumen útil y seguridad, admitiendo configuraciones equivalentes, debido a que dichos aspectos no son intercambiables. Las configuraciones de fábrica señaladas cumplen finalidades técnicas específicas y no pueden reemplazarse por criterios funcionales sin comprometer la uniformidad, desempeño y proporcionalidad técnica del pliego. Además, permitir equivalencias abiertas generaría heterogeneidad en las propuestas y dificultades en su evaluación objetiva. De lo que viene dicho entonces procede **rechazar de plano** por falta de fundamentación. Incluso para el caso retrovisor central se estableció con un preferible, por lo que tampoco podría limitar su participación.

Partida 9. Motor diésel

Criterio de División: el pliego de condiciones establece motor Diesel de 6300 cc hasta un máximo de 7000 cc de valor real. Sin embargo el **objetante** señala que se excluye motores técnicamente adecuados (por ejemplo 5900 cc, 190 HP a 1800 RPM), pese a cumplir con capacidad y rendimiento. La Administración debe exigir capacidad de carga y desempeño, no cilindrada exacta. Solicita reformular con parámetros de capacidad real de carga, torque mínimo, normas de emisiones aplicables en Costa Rica y sistemas de seguridad equivalente. Sin embargo, el punto cuestionado carece de la debida fundamentación. No se demuestra que vehículos con rangos como 5900 cc, 190 HP a 1800 RPM sean técnicamente adecuados, y tampoco por qué se debe exigir capacidad de carga y desempeño, no cilindrada exacta. Por su parte la **Administración** indica que el requerimiento responde a necesidades operativas y de seguridad. Señala que el objetante menciona un tipo de motor cuyas prestaciones no son comparables con el motor propuesto por la Administración, ya que incluso menciona un caballaje menor lo cual afecta directamente las prestaciones de un vehículo de carga en momentos en los cuales se requiere mayor potencia. Así las cosas se **rechaza de plano** por falta de fundamentación..

Partida 9. Motor turbo common rail/ Euro 3 obligatorio

Criterio de División: el pliego de condiciones establece Motor 6 cilindros, inyección directa. (motor turbo-common rail, euro 3 o superior). Sin embargo el **objetante** señala que se impone tecnología y estándar ambiental específico, excluyendo opciones funcionales que cumplen con normativa nacional vigente. Solicita reformular con parámetros de capacidad real de carga, torque mínimo, normas de emisiones aplicables en Costa Rica y sistemas de seguridad equivalente. Pese a lo anterior se echa de menos la prueba técnica que sustenta su alegato. De esta forma señala que se impone tecnología y estándar ambiental específico, pero no lo demuestra, no evidencia que vaya dirigido a determinados modelos o marcas, o cómo lo anterior limita su participación. Señala que se incluya parámetros de capacidad real de carga, torque mínimo, normas de emisiones aplicables en Costa Rica y sistemas de seguridad equivalente, pero no menciona cuáles. Por su parte la **Administración** indica que el objetante no demuestra técnicamente el alegato. Agrega, que el pliego de condiciones establece el requisito como "Euro 3 o superior", lo cual amplía y no restringe la participación de oferentes, ya que permite la inclusión de vehículos que cumplan estándares mayores de control de emisiones. Este nivel de exigencia es ampliamente disponible en el mercado automotor actual y forma parte de las prácticas comunes de eficiencia y reducción de contaminantes. Así las cosas, se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Partida 9. USB, tercera luz de freno

Criterio de División: el pliego de condiciones establece puertos USB tipo A y tipo C y tercera luz de freno. Sin embargo el **objetante** señala que son elementos accesorios que no inciden en la operación del camión. Incluso la propia industria reconoce que ciertos dispositivos no son estándar en camiones. Solicita reformular con parámetros de capacidad real de carga, torque mínimo, normas de emisiones aplicables en Costa Rica y sistemas de seguridad equivalente. Solicita reformular con parámetros de capacidad real de carga, torque mínimo, normas de emisiones aplicables en Costa Rica y sistemas de seguridad equivalente. Al respecto y pese a que se echa de menos la debida fundamentación técnica, la Administración al atender la audiencia especial manifiesta en cuanto a la tercera luz de freno que modificará el pliego para que se indique de preferencia. Por lo anterior se declara **parcialmente con lugar**, siendo de entera responsabilidad las razones que motivan el cambio. Deberá darse la debida fundamentación y modificarse el pliego de condiciones. Sin embargo y respecto de los puertos, la entidad licitante ante sostiene que los mismos permiten alimentación de dispositivos Institucionales (comunicación, geolocalización, tablets de servicio, scanners) sin

recurrir a adaptaciones posteriores que elevan el costo y generan riesgos eléctricos. Así las cosas y respecto de este punto se **rechaza de plano** por falta de fundamentación.

Partida 11. Motor common rail Euro 3 o superior, cámara, sensores, radio original con bluetooth, USB A y C, puerto 12V, bolsas de aire, tercera luz de freno

Criterio de División: el pliego de condiciones estable motor 4 cilindros, inyección directa. (motor turbo-common rail, euro 3 o superior, cámara de observación trasera, con sensores de proximidad que se activen al menos durante la acción de reversa, radio original con Bluetooth. Además puertos USB tipo A y tipo C, puerto cigarrera de 12 voltios, De preferencia, 2 bolsas de aire frontales, tercera luz de freno. Sin embargo el **objektante** señala que se imponen tecnologías y accesorios propios de un fabricante. Solicita establecer requisitos funcionales mínimos y permitir configuraciones técnicas equivalentes. Al respecto y si bien la empresa recurrente no acompaña el recurso con la prueba idónea correspondiente, la **Administración**, que es quien más conoce sus necesidades y cómo deben ser satisfechas, al atender la audiencia especial, indica en cuanto a la cámara de reversa y sensores de proximidad, tercera luz de freno, puerto 12V y bolsas de aire, que modificará el pliego para que sea de preferencia. Por lo que respecto de los mismos se declara **parcialmente con lugar** el punto, siendo de resorte exclusivo de la entidad licitante las razones que motivan el cambio. Deberá darse la debida publicidad y modificarse el pliego. Sin embargo, en cuanto al motor common rail y estándar Euro 3 o superior, que el pliego señala Euro 3 o superior, por lo cual no se limita la participación de oferentes en este punto. Además el objetante no demuestra técnicamente el punto. En relación con el radio original con Bluetooth la entidad señala que es un tema de seguridad, porque permite comunicación manos libres y operación de dispositivos institucionales sin distracción. En relación con los puertos USB A y B, indica que permite alimentación de dispositivos institucionales, sin recurrir a adaptaciones posteriores y costos elevados. Siendo ello así se **rechazan de plano** por falta de fundamentación.

Consideraciones de oficio. Este órgano contralor estima oportuno orientar la gestión de los procedimientos de contratación pública por medio de las siguientes consideraciones.

Aspectos previos al procedimiento:

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

Sobre la evaluación de Ofertas:

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

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

a) Normativa aplicable. Tanto el legislador en los artículos 17, 34 y 41 de la Ley General de Contratación Pública, como el desarrollo reglamentario de esa norma en los artículos 44, 85, 100 y 106 RLGCP, refiere una serie de supuestos y herramientas para que la Administración determine precisamente la razonabilidad de las ofertas, entre las que se encuentran el uso del catálogo y banco de precios, comparación de precios históricos, consulta previa a los proveedores, estudio de mercado, entre otros. Este análisis -que no es el cumplimiento de un requisito formal- busca evaluar precios, disponibilidad, calidad y otros aspectos relevantes de los bienes o servicios en cuestión, con el propósito de respaldar la toma de decisiones informadas por parte de la Administración y asegurar la transparencia, competencia y eficiencia en los procesos de contratación (R-DCP-SICOP-01342-2024 de 02 de setiembre de 2024).

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

c) No es posible utilizar los precios de las ofertas recibidas en el concurso. Como es conocido, el modelo de verificación de la razonabilidad varió no sólo en cuanto a dejar la presentación del presupuesto detallado al adjudicatario (artículo 42 LGCP), sino que el legislador trató de dimensionar su metodología en la etapa de planificación junto al análisis de mercado para otros temas como la definición del objeto y de admisibilidad en general, criterios de evaluación, los parámetros para aplicar afirmaciones de compra pública estratégica, entre otros. Es por ello que el estudio o análisis de mercado resulta vital para el procedimiento de

contratación y desde luego para la definición clara y objetiva de las reglas de revisión de la razonabilidad del precio (R-DCA-SICOP-01010-2023 de 31 de agosto de 2023 y R-DCP-SICOP-00646-2024 del 08 de mayo de 2024).

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

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

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

En cuanto a la indagatoria, la Administración podrá solicitar a los oferentes que presentan precios presumiblemente excesivos o ruinosos, que justifiquen sus precios. Ante esto, el oferente debe justificar por medios idóneos las razones por las que su precio 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.

5. Aprobaciones

Encargado	LUCIA GOLCHER BEIRUTE	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	29/01/2026 09:05	Vigencia certificado	19/05/2022 10:50 - 18/05/2026 10:50
DN Certificado	CN=LUCIA GOLCHER BEIRUTE (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=LUCIA, SURNAME=GOLCHER BEIRUTE, SERIALNUMBER=CPF-01-0912-0037		
CA Emisora	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

Encargado	MARCO ANTONIO LOAICIGA VARGAS	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	29/01/2026 09:28	Vigencia certificado	08/03/2022 12:29 - 07/03/2026 12:29
DN Certificado	CN=MARCO ANTONIO LOAICIGA VARGAS (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=MARCO ANTONIO, SURNAME=LOAICIGA VARGAS, SERIALNUMBER=CPF-03-0425-0430		
CA Emisora	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

6. Notificación resolución

Fecha/hora máxima adición aclaración	03/02/2026 23:59		
Número resolución	R-DCP-SICOP-00170-2026	Fecha notificación	29/01/2026 09:28