



Emitir resolución de recursos

1. Generar resolución de recursos

Digitador	SURAYE ZAGLUL FIATT		
Fecha/hora gestión	25/06/2026 08:15	Fecha/hora resolución	25/06/2026 08:55
* Procesos asociados	Recursos	Número documento	8072026000001166
* Tipo de resolución	Fondo		
Número de procedimiento	2026LY-000020-0001000001	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
8002026000001303	10/06/2026 21:57	DANIEL JULIO ROSENSTOCK GELBER	GRAND MOTORS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002026000001301	10/06/2026 19:24	Katherine Romero Gonzalez	CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002026000001300	10/06/2026 19:22	Katherine Romero Gonzalez	CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002026000001299	10/06/2026 19:18	Katherine Romero Gonzalez	CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002026000001298	10/06/2026 19:15	Katherine Romero Gonzalez	CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica

Emitir el por tanto de la resolución	☐
--------------------------------------	--------------------------

3. *Resultando

I. Que mediante auto No. 8052026000000840 de las diez horas treinta y seis minutos del once de junio de dos mil veintiséis, 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 8002026000001303 - GRAND MOTORS SOCIEDAD ANONIMA

I. SOBRE EL DEBER DE FUNDAMENTACIÓN. El deber de fundamentación en la contratación pública reviste suma importancia al abordar los alcances de los recursos de objeción presentados ante esta jerarquía impropia. Este deber implica la provisión de elementos de juicio o respaldo a las argumentaciones, de carácter técnico y/o demostrativo.

Para abordar este tema de manera adecuada, es esencial considerar la Ley General de Contratación Pública (en adelante LGCP) y su Reglamento (RLGCP en lo sucesivo), ya que establecen pautas esenciales en este procedimiento. Tanto la Ley General de Contratación Pública como su Reglamento definen claramente el deber de fundamentación que debe estar presente en los recursos de objeción dirigidos contra el pliego de condiciones (como en el caso que nos ocupa), así como en los recursos de revocatoria y apelación del acto final del procedimiento. Los artículos 88 y 95 de la LGCP, en concordancia con los numerales 246 y 254 del RLGCP, enfatizan la necesidad de que cualquier recurso presentado se encuentre debidamente fundamentado.

Este deber de fundamentación implica que los recursos deben ir acompañados de pruebas sólidas y estudios técnicos que puedan desvirtuar los criterios de la Administración o respaldar las afirmaciones de quienes los presentan. Además, como parte esencial de este procedimiento, quienes interponen los recursos deben identificar claramente las normas que consideran que han sido infringidas y los principios de contratación pública que han sido vulnerados o inobservados.

Es importante destacar que los recursos que no cumplan con estos requisitos mínimos de fundamentación estarán sujetos al rechazo de sus argumentos, conforme a lo establecido en los artículos 87 de la LGCP y 245, inciso c) de su Reglamento. Esto se debe a que los actos de la Administración, entre ellos la emisión del pliego de condiciones, goza de una presunción de validez, y para poder desvirtuar esta presunción, quien objeta debe presentar pruebas sólidas y técnicamente respaldadas que sustenten sus afirmaciones. Simples consideraciones de forma o fondo sin el respaldo técnico adecuado no son admitidas dentro del marco del régimen recursivo.

En resumen, el deber de fundamentación en la contratación pública es un elemento esencial para garantizar la transparencia y la justicia en los procedimientos de objeción contra el pliego de condiciones. Cumplir con este deber implica presentar argumentos respaldados por pruebas sólidas y estudios técnicos, así como identificar claramente las normas y principios infringidos, siguiendo para ello los lineamientos establecidos en la LGCP y su Reglamento, para que los recursos puedan ser considerados de manera efectiva en la resolución de sus alcances.

II. SOBRE EL ALLANAMIENTO. De conformidad con lo establecido en los numerales 89 de la LGCP y 249 de su Reglamento, la Administración cuenta con la potestad de allanarse total o parcialmente a los requerimientos de un determinado objetante.

En los casos en los cuales la entidad licitante se allane a los requerimientos de las empresas objetantes, entiende este órgano contralor que la Administración contratante valoró técnicamente la procedencia de la modificación al pliego y, en consecuencia, corren bajo su responsabilidad las justificaciones técnicas del allanamiento.

Finalmente, se le indica a la licitante que de proceder a realizar la respectiva modificación en el pliego de condiciones, deberá otorgarle la publicidad respectiva en los términos que exige la normativa vigente, de tal modo que sea de conocimiento de los potenciales oferentes.

III. SOBRE EL FONDO. A) RECURSO INTERPUESTO POR GRAND MOTORS, S.A. 1) Sobre el cilindraje del motor (partida 1). Criterio de División. Sobre el punto de discusión el pliego de condiciones dispone: *“Vehículo pick up doble cabina / Especificaciones técnicas: (...) Motor Diesel de 2400 cc como mínimo, hasta un máximo de 3000 cc valor real.”*

Al respecto, la **objetante** impugna el requisito de cilindrada mínima de 2400 cc para la Partida 1 (pick-ups), argumentando que este parámetro no determina por sí mismo el rendimiento ni la calidad del vehículo, y excluye injustificadamente opciones competitivas del mercado local. Indica que motores con un cilindraje sutilmente menor pueden ofrecer prestaciones dinámicas muy superiores; como es su caso particular, cuyo modelo compensa la menor cilindrada con una potencia de 175 HP y un torque de 420 Nm, factores que garantizan una mejor respuesta de aceleración, eficiencia todoterreno, optimización del consumo de combustible y un rendimiento óptimo a altas revoluciones.

Alega que mantener la restricción actual afecta la conducción de forma imperceptible pero lesiona gravemente los principios de libre concurrencia e igualdad de trato en la contratación pública. Por ello, solicita formalmente reformular el pliego de condiciones para que se admita un cilindraje mínimo de 2300 cc hasta un máximo de 3000 cc.

La **Administración** justifica la retención del requisito de cilindrada mínima de 2400 cc como parte de un diseño técnico integral (en conjunto con un torque de 400-470 Nm y una capacidad de arrastre de 3000 kg) concebido estrictamente para vehículos de trabajo pesado institucional.

Argumenta que si bien los motores de menor cilindrada (como los de 2.0L) pueden igualar el torque mediante sobrealimentación (turbo), lo hacen bajo una mayor presión interna y un severo estrés térmico que acelera el desgaste prematuro de pistones, bielas e inyectores. En contraste, un bloque de mayor cilindrada entrega la potencia requerida a menores revoluciones por minuto (RPM), lo que reduce el esfuerzo mecánico, optimiza la disipación del calor y mitiga los costos de mantenimiento en flotas sometidas a topografías y cargas exigentes.

Por otra parte, señala que la objetante no demostró una equivalencia técnica real bajo condiciones de uso continuo, sino que su recurso se limitó a enunciar valores nominales máximos aislados, omitiendo aportar datos predictivos críticos tales como las curvas de torque y potencia, el régimen de revoluciones en que se alcanzan dichas prestaciones y la evidencia empírica sobre la durabilidad de sus componentes bajo carga constante. Estima que esta omisión metodológica evidencia que la verdadera pretensión del interesado es confeccionar un “traje a la medida” para acoplar el pliego de condiciones a su inventario comercial disponible, una práctica improcedente que lesiona los principios de eficiencia y eficacia que rigen la actividad contractual.

A partir de lo indicado por las partes, tal como se expuso en el apartado I de esta resolución, conviene señalar que el ordenamiento jurídico costarricense en materia de contratación pública es categórico al regular la interposición de los remedios recursivos. En esa línea el artículo 88 de la Ley General de Contratación Pública dispone de forma taxativa que los recursos deben presentarse debidamente fundamentados y acompañados de la prueba idónea. Adicionalmente, el citado numeral especifica de forma imperativa que *“junto con el recurso deberán aportarse los estudios técnicos que desvirtúen los criterios en que se sustente el acto impugnado.”*

En idéntico sentido, el artículo 246 del RLGCP impone la carga de la prueba sobre el recurrente, señalando que cuando este discrepe de los estudios técnicos que sirven de motivo a la decisión administrativa, está obligado a rebatirlos de forma razonada, aportando un criterio técnico idóneo emitido por profesionales calificados que desvirtúe el análisis de la Administración.

En el caso particular, se constata una absoluta omisión probatoria por parte de la recurrente. Ello, ya que la objetante se limita a formular afirmaciones de carácter puramente comercial y genérico sobre las bondades del torque y la potencia, así como a reseñar las dimensiones de su propio modelo de vehículo pero sin aportar ningún tipo de prueba documental o pericial, tal como una carta de fabricante que respaldara la equivalencia funcional de su propuesta en escenarios de uso pesado institucional o un estudio técnico de un experto demostrara científicamente que una cilindrada inferior (2300 cc) suple a cabalidad el interés público perseguido o mitiga el estrés mecánico y térmico advertido por la Administración.

Debe señalarse que la mera disconformidad con un parámetro del pliego no equivale a una infracción jurídica. Aunado a ello, la objetante no ha probado que exista una vulneración a los principios de libre concurrencia e igualdad de trato y tampoco demostró que el pliego limite de manera ilegítima la participación de otros oferentes en el mercado local, ni acreditó que el rango establecido carezca de justificación objetiva.

Finalmente debe recordarse que la Administración goza de discrecionalidad para definir sus requerimientos técnicos en función de sus necesidades operativas, y que los participantes deben adecuarse al pliego de condiciones y no el pliego a las conveniencias e inventarios particulares de los proveedores.

En virtud de lo expuesto, al no haberse aportado elementos de juicio que desvirtúen el nexo causal entre los 2400 cc exigidos y la durabilidad de la flotilla institucional, el argumento carece de relevancia jurídica y por ende se **rechaza de plano** este aspecto del recurso.

2) Sobre las dimensiones (partida 1). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: *"Vehículo pick up doble cabina / Especificaciones técnicas: (...) Dimensiones de batea: Largo 1490 a 1510 mm x ancho de 1530 x 1570 mm / Distancia entre ejes: 3120 a 3130 mm."*

Al respecto, la **objetante** impugna los rangos cerrados fijados para las dimensiones de la Partida 1 (pick-ups), específicamente la distancia entre ejes (3120 a 3130 mm) y las medidas de la batea (1490-1510 mm de largo x 1530-1570 mm de ancho). Argumenta que estas cotas tan restrictivas excluyen de forma injustificada a modelos competitivos del mercado local, como el de su representada, el cual supera dichos topes al contar con una distancia entre ejes de 3230 mm y una batea de 1530 mm de largo x 1620 mm de ancho.

Señala que establecer límites máximos rígidos para estos componentes carece de sentido funcional, ya que contar con medidas ligeramente mayores no desmejora el objeto del contrato. Además, sostiene que dimensiones superiores en el chasis y en la zona de carga representan una ventaja objetiva para la Administración, traduciéndose directamente en un mayor confort de marcha para los ocupantes y en una mayor capacidad de transporte para la ejecución de las tareas institucionales.

Solicita formalmente reformular el pliego de condiciones para que se permita la participación de vehículos con dimensiones mayores, eliminando los topes máximos restrictivos y adecuando el cartel a la pluralidad de marcas y modelos vigentes en el mercado costarricense.

La **Administración** rechaza el argumento medular de la objetante por cuanto omitió aportar un análisis técnico comparativo que sustentara su reclamo o que demostrara una restricción real a la libre concurrencia, limitándose únicamente a listar las dimensiones del modelo que pretende vender. Sin embargo, indica que en la fase de revisión de la audiencia, procedió a evaluar de oficio si los rangos dimensionales de la Partida No. 1 podían flexibilizarse sin demeritar la necesidad institucional.

Agrega que determinó que en vehículos pick-up doble cabina 4x4, las fluctuaciones de apenas 10 mm en la distancia entre ejes (rango inicial de 3120–3130 mm) resultaban excesivamente acotadas. Indica que el análisis de ingeniería demostró que una ampliación de hasta 100 mm adicionales (llegando a 3230 mm) mantiene la estabilidad en línea recta, el radio de giro y el comportamiento dinámico general, siempre que guarde coherencia con la motorización exigida de 2400 a 3000 cc. Asimismo, evaluó que un incremento en las dimensiones de la batea no genera riesgos estructurales, sino que representa una mejora funcional al aumentar el área útil de carga.

Por consiguiente, acoge parcialmente el recurso, y señala que modificará la especificación de forma que se lea el rango para la distancia entre ejes, fijando un mínimo de 3058 mm y un máximo de 3230 mm, y modifica las dimensiones de la batea a 1530 mm de largo por 1620 mm de ancho.

A partir de lo indicado por las partes se tiene, respecto a la distancia entre ejes, que la Administración acoge parcialmente la pretensión por cuanto si bien no elimina el límite máximo, tal como lo solicitó la recurrente, sí incluye en el rango, la medida que esta empresa solicitó. Por lo tanto, este aspecto se declara **parcialmente con lugar**. Se aclara que la modificación del rango inferior, sea de 3120 mm a 3058 mm como mínimo, consiste en una modificación de oficio de la Administración que también corre bajo su responsabilidad.

Por otra parte, respecto a las dimensiones de batea, se observa que la Administración determinó que el incremento dimensional propuesto por la empresa objetante no compromete la seguridad estructural del vehículo, sino que representa una clara mejora funcional al optimizar el área útil disponible para el traslado de materiales institucionales. En virtud de lo anterior, la Administración aceptó de forma expresa e integral las medidas planteadas por la recurrente, comprometiéndose a fijar en el pliego un largo de 1530 mm y un ancho de 1620 mm. Así las cosas, este punto se declara **con lugar**.

3) Sobre las dimensiones (partida 4). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: *"Vehículo Tipo Panel/ Especificaciones técnicas: (...) Distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm"* (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna el rango cerrado para la distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm fijado en la Partida 4 (Paneles), argumentando que esta medida restrictiva excluye modelos altamente competitivos en el mercado local. Señala que el vehículo que pretende ofertar cuenta con una distancia entre ejes de 3110 mm, por lo que la cláusula actual actúa como una barrera de entrada que desatiende la diversidad dimensional de las plataformas de furgones disponibles en este segmento específico.

Solicita reformular el pliego de condiciones para que se permita la participación de vehículos con dimensiones menores en este rubro. Sostiene que esta flexibilización es necesaria para adecuar el pliego a la oferta real de las marcas actuales del mercado costarricense, ampliando el abanico de opciones elegibles sin desmejorar la naturaleza del objeto contractual.

La **Administración** rechaza la modificación alegando que, a diferencia de los pick-ups, la distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm en el vehículo tipo panel (Partida 4) es un parámetro estructural crítico para la seguridad y estabilidad del transporte de carga. Agrega que técnicamente, este rango responde a pruebas reales de maniobrabilidad en las propias rampas, sótanos y zonas de carga confinadas del INS. Advierte los peligros de reducir esta dimensión.

Concluye que la recurrente incurrió en una falencia metodológica al limitarse a exponer que su modelo comercial posee una distancia entre ejes inferior, omitiendo aportar evidencia científica o análisis mecánicos que demostraran una equivalencia funcional en condiciones de carga completa y lo que busca es un “traje a la medida”. Por consiguiente, al ser un requisito justificado y no desvirtuado, desestima por completo el alegato, manteniéndose invariable el pliego.

De conformidad con lo dispuesto de forma imperativa en el artículo 88 de la LGCP y el artículo 246 del RLGCP -desarrollados en el apartado I de esta resolución, pesa sobre el recurrente la obligación ineludible de sustentar sus pretensiones con la prueba idónea y pertinente. En el presente caso, la objetante pretende reducir drásticamente un parámetro estructural de un rango de 3700-3900 mm a 3110 mm; pero no aportó ningún tipo de prueba documental que respalde su dicho. Es decir, su alegato carece por completo de un criterio técnico calificado independiente o de una carta formal del fabricante que demuestre mecánicamente cómo una reducción de casi 600 mm mantendría las condiciones de seguridad, distribución de carga y estabilidad dinámica requeridas para el transporte institucional de carga pesada.

Aunado a lo expuesto, el análisis del recurso permite constatar que la objetante no fundamenta su disconformidad en un error técnico de la Administración, sino en una limitación estrictamente comercial. La recurrente solicita la admisión de dimensiones menores por la única razón de que el vehículo que posee se encuentra en capacidad de suministrar posee una distancia entre ejes de 3110 mm. No obstante, esta Contraloría General ha señalado en múltiples oportunidades que el recurso de objeción no es un mecanismo jurídico válido para adecuar las especificaciones del pliego a las características del producto o inventario particular del oferente, pues ello lesionaría flagrantemente los principios de eficiencia, eficacia y el fin público de la licitación.

Por otra parte, la recurrente invoca de manera abstracta y general la afectación a las condiciones del mercado, pero no prueba en ningún extremo que el pliego limite la participación o lesione algún principio rector de la contratación pública. Como ya fue indicado en esta resolución, la Administración se encuentra plenamente facultada para establecer parámetros técnicos rigurosos siempre que estén vinculados a la funcionalidad del bien (en este caso, maniobrabilidad en predios, rampas, sótanos institucionales y estabilidad en frenado bajo carga completa).

Finalmente, la objetante no ha probado de ninguna manera que la dimensión que propone (3110 mm) sirva para los fines específicos de esta contratación. Esto es, de su recurso se desprende que no aportó análisis dinámicos ni evidencia científica que evidencie que su equipo sirve para el fin propuesto. Por lo tanto, al no demostrar que su propuesta garantiza un comportamiento operativo equivalente o superior para el transporte diario de materiales del INS, su solicitud resulta técnicamente inviable y por ello y por lo señalado antes, se **rechaza de plano** este punto del recurso.

4) Sobre la trayectoria. Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: **“II. CUADRO DE CALIFICACIÓN (TABLA DE VALORACIÓN DE OFERTAS):** / Para seleccionar la oferta más conveniente a los intereses de la Institución y acorde con lo indicado en el artículo N° 96 del Reglamento de la Ley General de Contratación Pública, a las ofertas que cumplan con los requisitos formales y técnicos requeridos, se les aplicará los siguientes criterios de evaluación por partida (...) **B. Trayectoria en el mercado (15 puntos máximos asignados):** /La persona oferente deberá aportar certificación firmada por quien suscribe la oferta en caso de personas físicas o por el gerente general con poder o representante legal en caso de personas jurídicas, declarando la cantidad de vehículos vendidos durante los últimos cinco años (como máximo) de representación de la marca de vehículos ofertada en el país. **/Factor para evaluar:** Cantidades totales de unidades vendidas de la marca ofertada durante los últimos cinco años por parte de la persona oferente, con respecto a la fecha de apertura de ofertas. / La persona oferente deberá aportar una declaración jurada en la que indique la cantidad de unidades vendidas (de la marca ofertada durante los últimos cinco años) y serán calificados según la aplicación de la siguiente fórmula: (...)” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna el factor de evaluación denominado “Trayectoria”, el cual pretende otorgar hasta 15 puntos mediante una regla de tres basada en el volumen absoluto de vehículos vendidos de la marca en los últimos cinco años. Argumenta que esta metodología violenta los principios de igualdad de trato y libre concurrencia, al conceder una ventaja matemática desproporcionada e insuperable a los concesionarios tradicionales y esto erige una barrera de entrada que excluye en la práctica a marcas de reciente o mediana introducción, distorsionando la competencia en el concurso.

Asimismo, acusa una manifiesta falta de razonabilidad y proporcionalidad técnica, pues el volumen histórico de ventas absolutas no mide la capacidad real de una empresa para ejecutar el contrato ni aporta un valor agregado objetivo al servicio que recibirá la institución. Enfatiza que la idoneidad y el respaldo técnico ya se encuentran plenamente garantizados mediante los exigentes requisitos de admisibilidad del pliego (experiencia mínima, talleres autorizados, técnicos certificados y repuestos por diez años). Por ende, considera que calificar este rubro resulta redundante y configura un mecanismo de direccionamiento indirecto hacia las agencias de mayor envergadura.

Solicita eliminar la asignación de puntos por volumen absoluto y se proponen dos alternativas que resguardan el respaldo técnico sin discriminar: la alternativa A, consistente en fijar un “tope de razonabilidad” (por ejemplo, otorgar el puntaje máximo a todas las empresas que demuestren la venta de más de 20 unidades), lo cual acreditaría solvencia de la marca; o la alternativa B, que plantea suprimir definitivamente el factor y redistribuir los 15 puntos al parámetro “Precio”, maximizando el ahorro de los fondos públicos.

La **Administración** rechaza la objeción contra el factor de evaluación denominado “Trayectoria en el mercado” (cantidad de vehículos vendidos en los últimos cinco años), defendiendo que no constituye una discriminación comercial ni una violación a la igualdad. Argumenta que la ejecución del contrato trasciende la entrega del bien e involucra un soporte posventa prolongado y por ende, el volumen de unidades vendidas opera como un indicador indirecto y objetivo de la capacidad operativa real del oferente, permitiendo inferir la consolidación de su red de servicio local, la rotación y disponibilidad inmediata de repuestos, y su experiencia logística en la resolución de fallas en el entorno nacional.

Asimismo, aclara que este factor no es un mecanismo de exclusión sino de ponderación, el cual diferencia válidamente el grado de respaldo de los competidores. Por ello, rechaza la propuesta del objetante de fijar un “tope de razonabilidad” a las ventas, advirtiendo que esto desnaturalizaría el criterio al transformarlo en un requisito encubierto de admisibilidad y eliminaría su poder diferenciador. De igual forma, se opone a trasladar ese puntaje al precio, ya que la eliminación de esta variable obligaría a evaluar únicamente el componente económico, desconociendo el riesgo operativo e infringiendo el principio de valor por el dinero.

Finalmente, la entidad desestima el reclamo por un flagrante incumplimiento de la carga de la prueba regulada en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública (RLGCP). Ello, ya que la recurrente omitió aportar estudios técnicos firmados por profesionales calificados o evidencia empírica que desvirtuara los análisis institucionales o que demostrara que empresas con menor presencia pueden garantizar un soporte equivalente.

Visto lo dispuesto por las partes, este órgano contralor recalca, en primer lugar, que las cláusulas de los pliegos de condiciones se dividen en requisitos mínimos de participación (admisibilidad) y criterios de puntuación (evaluación). Las cláusulas de evaluación, por su propia naturaleza jurídica, no limitan la participación ni constituyen barreras de entrada al concurso, sino que la única consecuencia legal que genera el no cumplir con el máximo del parámetro evaluado, o carecer del todo de él, es la no obtención del puntaje asignado en ese rubro particular, manteniendo incólume la posibilidad de resultar adjudicatario si la oferta es administrativamente elegible y financieramente competitiva. Por ende, no se configura una exclusión automática del mercado ni una vulneración a la libre competencia, tal como señala el objetante.

Por otra parte, para que un recurso de objeción contra un criterio de evaluación sea procedente, la firma impugnante ostenta la obligación procesal de acreditar de forma fehaciente que el rubro resulta improcedente, inaplicable, intrascendente o groseramente desproporcionado. En el caso bajo examen, la objetante se limitó a formular valoraciones subjetivas y conjeturas de carácter comercial respecto al dominio de mercado de ciertas agencias. No obstante, omitió demostrar técnicamente que el volumen histórico de ventas sea una variable intrascendente o desvinculada del objeto contractual. Por el contrario, la Administración justificó razonablemente que dicha métrica funciona como un indicador indirecto de la estabilidad logística y de la capacidad instalada para sostener el servicio posventa a largo plazo.

Adicionalmente, la recurrente alega que la fórmula de ponderación (regla de tres simple sobre ventas absolutas) genera una ventaja desproporcionada e insuperable, lesionando los principios de igualdad de trato y proporcionalidad. Sin embargo, el bloque de legalidad exige que la violación a un principio rector deba ser probada, no simplemente enunciada. En esa línea, la objetante no aportó análisis de dispersión de mercado, simulaciones estadísticas ni proyecciones financieras que demostraran que la matriz de evaluación anula la competencia. Debe recordarse que los factores de evaluación buscan premiar legítimamente las condiciones que aporten mayor valor por el dinero público; por ello, reconocer una mayor capacidad operativa comprobada a través del volumen de unidades en circulación es un ejercicio constitucionalmente válido dentro de la discrecionalidad de la Administración y la objetante no ha demostrado lo contrario.

Finalmente, este órgano contralor constata que el recurso es ayuno de documentación probatoria. Tal como se ha indicado en esta resolución, de conformidad con los artículos 88 de la LGCP y 246 del RLGCP, toda discrepancia frente a los estudios y justificaciones de la Administración debe ser rebatida en forma razonada, aportando obligatoriamente criterios emitidos por profesionales calificados o estudios técnicos idóneos. En el caso particular, la recurrente no aportó dictámenes periciales ni estudios de mercado formalmente respaldados que validaran sus propuestas alternativas (como el tope de 20 vehículos) o que desvirtuaran el nexo funcional entre las ventas y la robustez de la red de talleres. Por lo tanto, al amparo del principio de que *"quien alega debe probar"*, las meras afirmaciones retóricas resultan ineficaces para derribar la presunción de legalidad y acierto técnico del pliego de condiciones. En virtud de ello, se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

Recurso 8002026000001301 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA

B) RECURSO INTERPUESTO POR CORI MOTORS DE CENTROAMÉRICA, S.A. 1) Sobre la cilindrada mínima de 2400 CC (partida 1). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: *"Vehículo pick up doble cabina / Especificaciones técnicas (...) Motor Diesel de 2400 cc como mínimo, hasta un máximo de 3000 cc valor real."*

Al respecto, la **objetante** impugna el requisito de cilindrada mínima de 2400 cc para el motor diésel de la Partida 1, argumentando que constituye una especificación constructiva redundante y no un parámetro funcional. Sostiene que las prestaciones que realmente interesan a la Administración (potencia, torque y capacidad) ya están garantizadas en cláusulas independientes, por lo que fijar ese piso carece de la motivación técnica exigida en el expediente. Considera que esta condición opera como un filtro de exclusión injustificado frente a motorizaciones modernas de 2000 cc turbo alimentadas que ofrecen un rendimiento igual o superior con menor consumo y emisiones.

Asimismo, acusa una falta de rigurosidad en el estudio de mercado, demostrando que la Administración limitó su análisis a tres distribuidores tradicionales para la Partida 1, a pesar de que en la Partida 4 sí acreditó conocer y aceptar la solvencia de los motores 2.0 de alta eficiencia.

Alega que la cláusula restringe la libre participación al favorecer a los oferentes históricos y excluir portafolios competitivos. Por ello, solicita formalmente modificar la disposición para que se admita un mínimo de 2000 cc.

La **Administración** justifica técnicamente mantener la cilindrada mínima de 2400 cc al aclarar que no es un capricho aislado, sino parte de un diseño integral para vehículos de trabajo pesado institucional, junto con un torque de 400–470 Nm y una capacidad de arrastre de 3000 kg. Argumenta que, aunque los motores de menor cilindrada (como los de 2.0L) pueden alcanzar el mismo torque mediante sobrealimentación (turbo), lo hacen bajo una mayor presión interna y carga térmica, lo que acelera el desgaste prematuro y eleva el riesgo de fallas mecánicas en condiciones de uso intensivo. Señala que en contraste, un motor de mayor desplazamiento opera a menores revoluciones por minuto para la misma exigencia de trabajo, garantizando una mejor disipación del calor, estabilidad del desempeño a largo plazo y menores costos de mantenimiento en flotas institucionales sometidas a topografías exigentes.

Agrega que desde la acera jurídica, la institución rechaza la objeción alegando que el recurrente vulneró el deber de fundamentación y la carga de la prueba exigidos por los artículos 88 de la Ley General de Contratación Pública y 246 de su Reglamento. Señala que la recurrente se limitó a listar valores nominales máximos, omitiendo aportar estudios técnicos calificados, curvas de rendimiento o evidencia comparativa que demostraran una equivalencia técnica real bajo carga continua.

A partir de lo señalado por las partes, conviene realizar varias precisiones. En primer lugar, de conformidad con el bloque de legalidad establecido en el artículo 88 de la LGCP y el artículo 246 del RLGP, la carga de la prueba pesa sobre el recurrente, quien tiene la obligación de acompañar su impugnación con los estudios técnicos idóneos y la prueba pertinente. En este caso, la objetante despliega una argumentación retórica sobre la evolución de las motorizaciones diésel modernas de 2000 cc, pero no aportó ningún criterio técnico formal, dictamen pericial o carta del fabricante que sustente la equivalencia de su propuesta. Lo manifestado en prosa no sustituye las fichas de ingeniería ni los datos certificados; la recurrente afirma que el piso de 2400 cc es redundante frente al torque y la potencia, pero omitió adjuntar la evidencia documental mínima requerida para derribar la presunción de acierto técnico de la Administración.

Adicionalmente, la recurrente asegura que fijar un mínimo de 2000 cc no desmejora el interés público y que variables como la potencia y el torque (ya regulados por separado) bastan para garantizar el desempeño. Sin embargo, la objetante no demostró de ninguna manera que la motorización de 2000 cc propuesta cumpla eficientemente con los fines de la contratación institucional sin generar afectaciones.

Por otra parte, la empresa objetante aduce de forma abstracta que el pliego lesiona los principios de igualdad de trato y libre competencia al "excluir de plano" a las marcas con portafolios basados en motores 2.0L, acusando además al INS de confeccionar un estudio de mercado omiso por incorporar únicamente referencias de distribuidores tradicionales. Sobre esto, este órgano contralor constata que el recurrente no probó que el pliego limite ilegítimamente la participación general del mercado, ni demostró que el estudio preparatorio adolezca de vicios o insuficiencias. El hecho de que un estudio de mercado para la Partida 4 (furgones) haya mapeado un motor 2.0L no obliga metodológicamente a la Administración a adoptar esa misma arquitectura constructiva para la Partida 1 (pick-ups de trabajo pesado), pues se trata de necesidades operativas y dinámicas de carga totalmente independientes.

Finalmente, debe recordarse que el recurso de objeción es un control de legalidad y razonabilidad diseñado para corregir pliegos errados, insuficientes, omisos o arbitrarios; por lo tanto, no es un medio de personalización para acomodar las licitaciones a los inventarios o limitaciones comerciales de los proveedores. De ahí que la pretensión de la objetante de rebajar el piso de cilindrada a 2000 cc responde de forma evidente a la intención de volver admisible el modelo específico que su representada distribuye y por ello, al no haber aportado curvas de torque, regímenes de prestaciones bajo carga continua ni evidencia comparativa de durabilidad, la recurrente fracasa en el examen de admisibilidad del recurso, pues su interés es puramente particular y no la tutela del ordenamiento jurídico o la eficiencia del gasto público. En virtud de lo expuesto, se **rechaza de plano** este punto del recurso.

2) Sobre la distancia entre ejes en ventana de diez milímetros (partida 1). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: *"Vehículo pick up doble cabina / Especificaciones técnicas (...) Distancia entre ejes: 3120 a 3130 mm."*

Al respecto, la **objetante** impugna la especificación de la distancia entre ejes fijada entre 3120 y 3130 mm para la Partida 1, argumentando que una ventana de tolerancia de apenas 10 mm (0.33%) carece de justificación funcional y constituye una "huella digital" redactada de forma exclusiva para el modelo Mitsubishi L200.

Indica que existe una grave contradicción en el expediente, ya que la propia Administración utilizó las cotizaciones del Toyota Hilux (3085 mm) y del Nissan Frontier (3150 mm) para calcular el precio de referencia, pero diseñó un pliego que expulsa a estos mismos modelos del concurso.

Sostiene que ampliar este rango no desmejora el interés público, ya que una mayor distancia entre ejes aporta beneficios técnicos como estabilidad y confort de marcha, mientras que las dimensiones de la bodega -el verdadero parámetro funcional de carga- ya están reguladas por separado. Solicita modificar la cláusula para que se establezca una distancia entre ejes mínima de 3085 mm, sin tope superior, o, de manera subsidiaria, que se aplique una tolerancia no menor al 10% en la medición.

La **Administración** rechaza los argumentos del objetante respecto a que el rango original de la distancia entre ejes (3120 a 3130 mm) constituía una restricción ilegítima o un direccionamiento del mercado. Defiende que el estudio de mercado es una referencia económica y de caracterización general, no una camisa de fuerza para definir las especificaciones técnicas, las cuales responden a un análisis funcional independiente. Asimismo, señala que el recurrente incumplió con la carga de la prueba exigida por el artículo 246 del Reglamento a la Ley

General de Contratación Pública, al omitir un criterio técnico idóneo que demostrara que el parámetro inicial imposibilitaba satisfacer la necesidad institucional o que era incompatible con el fin del contrato.

No obstante, indica que en un ejercicio legítimo de autorrevisión orientado a promover la mayor concurrencia determinó acoger parcialmente la objeción. Señala que desde la perspectiva de la ingeniería automotriz, reconoce que si bien la distancia entre ejes influye en la estabilidad, el radio de giro y la distribución de carga de un pick-up 4x4, estos factores técnicos toleran rangos dimensionales más amplios sin demeritar el comportamiento dinámico del vehículo. Por consiguiente, modifica el pliego de condiciones ampliando el rango a un mínimo de 3058 mm y un máximo de 3230 mm, aclarando enfáticamente que el ajuste responde a una optimización de la participación y no a la existencia de un vicio en el pliego.

Visto lo señalado por las partes, se observa que el Instituto Nacional de Seguros optó por flexibilizar el pliego de condiciones considerando que no se genera ninguna afectación en el interés que se persigue y además permite abrir la banda de participación.

Ahora bien, este órgano contralor determina que el allanamiento de la licitante es parcial, por cuanto existe una brecha jurídica entre lo pretendido por el objetante y lo finalmente dispuesto por la Administración. Ello porque la recurrente solicitaba establecer una distancia mínima de 3085 mm, eliminar por completo el tope superior o, en su defecto, aplicar una tolerancia fija no menor al 10%. No obstante, la Administración, en el ejercicio legítimo de sus potestades de planificación, rechazó dejar la especificación abierta por estimar que desnaturalizaría el control de la flota y mantuvo un rango cerrado con un límite superior definido. No obstante, dicho ajuste técnico satisface materialmente el interés del recurrente, ya que el nuevo límite máximo fijado incorpora y vuelve admisible el modelo particular que su representada pretende ofertar.

En virtud del allanamiento, se declara **parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

3) Sobre los topes máximos de potencia y torque (partida 2). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: “Vehículo utilitario tipo SUV 4x4 gasolina / **Especificaciones técnicas** (...) Potencia HP / RPM 150-205 HP/ 6000-6600 RPM. / • Torque NM / RPM 240-330 NM / 4000-4800 RPM” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna la fijación de rangos cerrados con topes máximos y bandas de revoluciones específicas para la potencia (150 a 205 hp) y el torque (240 a 330 Nm) en la Partida 2. Argumenta que imponer un techo a estas prestaciones dinámicas carece de lógica funcional, pues un vehículo con mayor potencia o torque aporta un margen superior de seguridad y rendimiento para la Administración. Sostiene que estas restricciones operan como una “huella digital” destinada a calzar con las curvas de un motor específico sin la debida motivación técnica en el expediente.

Asimismo, señala que existe una contradicción metodológica absoluta en la etapa de planificación, al demostrar que ninguno de los tres vehículos consultados en el estudio de mercado es admisible bajo las reglas del propio pliego de condiciones. Indica que el Toyota Corolla Cross carece de la tracción 4x4 exigida; el Hyundai Kona 2.0 no cumple con el piso de potencia (ofrece 149 hp) ni con la tracción; y el Toyota RAV4 2026 queda excluido por ser de gama híbrida, tecnología expresamente prohibida en el pliego por el veto a sistemas regenerativos. Estima que lo anterior confirma que las restricciones no derivan de un análisis real y vician el procedimiento por falta de justificación objetiva.

Finalmente, manifiesta que la cláusula limita de forma ilegítima la libre participación al excluir del concurso a las unidades con mejores prestaciones del segmento, reservando la partida a los productos cuya ficha técnica coincida milimétricamente con el rango. Solicita formalmente eliminar los topes máximos y las bandas cerradas de revoluciones, modificando la cláusula para que se exija una potencia mínima de 150 hp o superior y un torque mínimo de 240 Nm o superior.

La **Administración** justifica técnicamente mantener los topes máximos en los rangos de potencia (150 a 205 HP) y torque (240 a 330 Nm), rechazando la pretensión de la objetante de establecer únicamente valores mínimos. Argumenta que estos límites aseguran un equilibrio operativo integral y evitan la adquisición de vehículos sobrepotenciados que trabajarían fuera del rango óptimo de componentes críticos como la transmisión, suspensión y frenos. Agrega que desde la perspectiva de la seguridad, los rangos definidos garantizan una respuesta progresiva y un comportamiento predecible para conductores no especializados, al tiempo que protegen las finanzas públicas al prevenir un mayor consumo de combustible y costos de mantenimiento innecesarios.

Aclara, respecto al alegato de que el estudio de mercado incluye modelos que no se ajustan a estos rangos, que dicho estudio es de naturaleza referencial y económica, no determinativa; su propósito metodológico es caracterizar el segmento (SUV compacto/mediano) para identificar dispersión de precios, disponibilidad y respaldo local, por lo que es correcto analizar unidades que no cumplan simultáneamente con todo el pliego. Manifiesta que la definición de las especificaciones del pliego es una fase posterior e independiente, basada en las necesidades funcionales de la flota y no en la confección de un traje a la medida para un modelo específico.

Finalmente, desestima la solicitud de modificación amparada en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública señalando que el recurrente incumplió con la carga de la prueba al no aportar evidencia técnica que demostrara que eliminar los topes máximos generaría una mejora real en el servicio.

A partir de lo dispuesto por las partes, se tiene en primer lugar, que la empresa recurrente afirma que, tratándose de variables dinámicas como la potencia y el torque, el único parámetro funcionalmente relevante es el valor mínimo, calificando de “ilógica” la imposición de un techo máximo. No obstante, la objetante no aporta ninguna prueba idónea para sustentar esta afirmación, omitiendo adjuntar estudios de ingeniería automotriz, datos de materiales o criterios técnicos que desvirtúen el pliego de condiciones; es decir, su argumento no supera el rango de una respetable opinión comercial pues no tiene respaldo científico. Aunado a ello, en su respuesta a la audiencia, el INS justificó que los topes de 205 HP y 330 NM protegen la integridad de los componentes periféricos (transmisión, frenos, suspensión) frente a motorizaciones sobredimensionadas.

Vinculado a lo anterior, la parte objetante no demuestra en su recurso que la eliminación de los topes máximos y de las bandas de revoluciones sea óptima para la contratación o que supla debidamente el interés público perseguido. La recurrente se limitó a señalar que un motor más potente ofrece mayor seguridad teórica, pero no aportó evidencia técnica que garantice que la inclusión de vehículos sobrepotenciados no generará ineficiencias críticas en la flota institucional, tales como un aumento exponencial en el consumo de combustible, la desalineación de los ciclos de mantenimiento preventivo o riesgos de inestabilidad dinámica para conductores no especializados, entre otros.

Por otra parte, la recurrente alega que el estudio de mercado es insuficiente y contradictorio debido a que incorporó modelos que finalmente no califican bajo el pliego (unidades de tracción simple o híbridas), afirmando que esto desvirtúa la planificación técnica. Sin embargo, la objetante no prueba que el estudio preparatorio sea deficiente, pues se limita a señalar carencias metodológicas sin aportar documentación idónea que las demuestre. En esa línea, estima esta Contraloría General que los estudios de mercado poseen una naturaleza referencial y comparativa

orientada a mapear precios y disponibilidad del segmento, por lo que el análisis funcional y la definición de requisitos en el pliego corresponden a una fase posterior e independiente que la recurrente no logró desacreditar.

Finalmente, la firma impugnante no demuestra técnicamente que el pliego de condiciones limite la participación general o violente algún otro principio rector de la contratación pública. Al operar la carga de la prueba en contra de la recurrente, y ante la total ausencia de dictámenes emitidos por profesionales calificados que desvirtúen el criterio del INS, procede el **rechazo de plano** del extremo del recurso.

4) Sobre la exclusividad de la tecnología diesel y sus componentes constructivos (partida 3). Criterio de la División.

Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: "*Vehículo utilitario Diesel 4x4 / **Especificaciones técnicas:** (...) Motor Diesel de 2500 cc como mínimo, hasta un máximo de 3000 cc valor real. / Inyección Directa, CDI preferiblemente (...) Motor con tecnología common rail (riel común). / • Motor con turbo original de fábrica geometría variable*" (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna la exclusividad de la tecnología diésel y sus componentes constructivos específicos (common rail, turbo de geometría variable e inyección directa) requeridos para la Partida 3. Argumenta que estas exigencias definen la arquitectura mecánica y no la necesidad funcional de la Administración, la cual se satisface simplemente con la capacidad de transportar al menos siete pasajeros con doble tracción. Señala que al imponer un ciclo termodinámico y un diseño de motor específicos, el pliego restringe la libre participación de forma injustificada.

Indica que existe una grave contradicción en el estudio de mercado, debido a que la Administración utilizó un vehículo de gasolina (Mitsubishi Outlander) para estructurar el precio de referencia, pero luego excluyó esta tecnología del pliego sin incorporar un análisis técnico que demostrara su idoneidad. Asimismo, manifiesta que vetar opciones alternativas choca con el Plan Nacional de Descarbonización y con los propios criterios ambientales del pliego, ignorando que el mercado costarricense ofrece motorizaciones electrificadas o de rango extendido con prestaciones dinámicas muy superiores y menores emisiones.

Solicita modificar la cláusula para admitir motorizaciones diésel o electrificadas equivalentes o superiores, formulando los requisitos en términos de desempeño funcional y no de diseño constructivo.

La **Administración** aclara que la inclusión de un modelo a gasolina (Mitsubishi Outlander) en el estudio de mercado obedeció a un error material o a un enfoque estrictamente referencial y económico del segmento, desvirtuando que este haya fijado las pautas del pliego. Defiende que la exigencia de motorización diésel para esta partida (un vehículo 4x4 para 7 pasajeros) responde a una decisión técnica objetiva y directamente vinculada a las condiciones reales de la operación institucional. Estima que esta tecnología garantiza ventajas críticas frente a otras opciones del mercado, las cuales explica.

Asimismo, la institución rechaza que los requisitos de inyección Common Rail y los sistemas específicos de sobrealimentación (turbo) sean trabas arbitrarias, aclarando que forman parte de un estándar técnico integrado para asegurar la eficiencia del motor. Explica detalladamente que el sistema Common Rail supera las deficiencias de la inyección diésel tradicional al permitir múltiples microinyecciones por ciclo a presiones constantes de hasta 2,500 bares mediante control electrónico (ECU). Señala que esto se traduce en una pulverización óptima del combustible, menor estrés y desgaste mecánico, reducción de ruidos y vibraciones, mayor aprovechamiento energético y una disminución significativa de emisiones contaminantes, lo cual guarda una relación funcional directa con el rendimiento esperado del bien.

Ratifica su decisión amparada en la potestad de discrecionalidad técnica para señalar que el recurrente incumplió con la carga de la prueba, pues se limitó a proponer tecnologías alternativas (como sistemas electrificados o híbridos) sin aportar los estudios técnicos idóneos que acreditaran una equivalencia funcional real en términos de durabilidad, robustez y comportamiento bajo carga continua.

A partir de lo dispuesto por las partes se tiene, en primer lugar, que la empresa recurrente alega que la exigencia de tecnologías como el sistema Common Rail, el turbocompresor original de fábrica de geometría variable (VGT) y la inyección directa constituyen características puramente "constructivas" y desvinculadas de lo funcional. No obstante, este argumento se queda en la mera prosa del recurso, ya que la objetante no aporta un criterio técnico formal o una carta del fabricante que fundamente científicamente por qué estos componentes carecen de impacto funcional en la entrega de torque, el aprovechamiento energético o la reducción de emisiones del motor requerido por el INS.

Adicionalmente, la recurrente se refiere al estudio de mercado y señala que se acredita la incoherencia pues la licitante consideró tecnologías distintas al diesel para construir el precio de referencia. Sobre este alegato se observa que la recurrente más allá de señalar la falencia del estudio de mercado, lo cierto es que no acredita que ese sea una razón para admitir otras motorizaciones además de la dispuesta en el pliego, razón por la cual este punto también debe rechazarse.

Por otra parte, la recurrente señala que el mercado costarricense ofrece opciones de tracción total con motorizaciones electrificadas y de rango extendido que superarían las prestaciones del diésel, alineándose con el Plan Nacional de Descarbonización. Sin embargo, la objetante no acredita estas afirmaciones con prueba idónea, omitiendo acompañar su dicho de fichas técnicas certificadas o un criterio de ingeniería que demuestre la viabilidad real, robustez mecánica en uso intensivo, y la disponibilidad real de soporte posventa local para estas tecnologías alternativas en el entorno operativo de la flota institucional.

Finalmente, la recurrente acusa de forma genérica que la cláusula limita la libre participación al cerrar el concurso a propulsiones modernas, pero no explica ni demuestra técnicamente de qué manera su propuesta abstracta suple y garantiza el interés público perseguido por la Administración. Asimismo, la objetante no probó que lo propuesto sea arbitrariamente limitante o que deje por fuera a una masa crítica de empresas del sector automotriz. En esa línea, tal como se ha señalado en esta contratación, corresponde al impugnante evidenciar un bloqueo sustancial a la competencia y no una mera imposibilidad comercial de ajustar su portafolio a los requerimientos de la licitación, carga procesal que no se satisfizo en la especie. En virtud de lo expuesto, se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

5) Sobre los rangos de potencia y torque en ventanas de cinco caballos y diez newton metro (partida 3). Criterio de la División.

Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: "*Vehículo utilitario Diesel 4x4 / **Especificaciones técnicas:** (...) Potencia HP / RPM 200-205 HP/ 3400-3600 RPM. / Torque NM / RPM 500-510 NM / 1600-2900 RPM*" (destacado es del original).

Al respecto, la **recurrente** impugna los rangos cerrados de potencia (200 a 205 hp) y torque (500 a 510 Nm) con bandas específicas de revoluciones exigidos para la Partida 3. Argumenta que estas ventanas de tolerancia tan estrechas (de apenas 5 hp y 10 Nm) no constituyen parámetros funcionales de desempeño, sino una "huella digital" transcrita directamente de la ficha técnica de un único motor en el mercado (el Toyota Land Cruiser Prado).

Sostiene que este nivel de restricción carece de motivación técnica en el expediente y excluye arbitrariamente a vehículos de prestaciones superiores, vulnerando el principio de libre concurrencia y la doctrina contralora (Oficio N.º 1390 y resoluciones R-DCP-SICOP-00827-2024 y R-DCA-SICOP-01599-2023).

Señala que existe un vicio crítico de planificación y una grave incoherencia económica en el estudio de mercado; ello, ya que de los tres vehículos consultados por la Administración para estructurar el concurso, dos quedan automáticamente excluidos por el propio pliego (el Mitsubishi Montero Sport y el Mitsubishi Outlander). Estima que esto provocó que se fijara un precio de referencia de \$28.816.802,50, un monto que resulta jurídicamente contradictorio e insuficiente, toda vez que el único vehículo que sí cumple con la ventana técnica (el Toyota Prado) fue cotizado en ese mismo estudio en \$42.410.010,00, demostrando que el cartel es financiera y técnicamente de imposible ejecución.

Solicita eliminar los toques máximos y las bandas cerradas de revoluciones, modificando la cláusula para que se admita una potencia mínima de 200 hp o superior y un torque mínimo de 500 Nm o superior, permitiendo así la participación de otros competidores del segmento.

La **Administración** rechaza el alegato del recurrente y defiende la debida motivación técnica en la fijación de los rangos de potencia (200 a 205 hp a 3400-3600 rpm) y torque (500 a 510 Nm a 1600-2900 rpm). Sostiene que estos parámetros no son una reproducción mecánica de fichas técnicas, sino que obedecen a una planificación orientada a garantizar un equilibrio óptimo entre potencia efectiva, régimen de operación y durabilidad mecánica.

Asimismo, califica el análisis de la recurrente como parcial y sesgado, desvirtuando la tesis de que los rangos son “excesivamente estrechos” o direccionados. Al respecto, aclara que la objetante no aportó prueba técnica concluyente que acredite que solo un modelo cumple con lo solicitado, basándose en una interpretación restrictiva de valores nominales. Agrega que el estudio de mercado tiene un carácter meramente orientador y no limitativo, por lo que no existe una obligación jurídica de rebajar o adaptar los requerimientos funcionales a la oferta existente en el mercado si esto compromete la idoneidad del bien.

Finalmente, niega la posibilidad de eliminar los límites superiores, advirtiendo que aceptar valores abiertos desnaturalizaría el requerimiento técnico y permitiría configuraciones que excedan las condiciones operativas previstas y esto provocaría ineficiencias, rompería la estandarización de la flota, afectaría la previsibilidad del mantenimiento e incrementaría el uso ineficiente de los fondos públicos.

Visto lo dispuesto por las partes, se tiene en primer lugar que la empresa recurrente no aporta documentación idónea, dictamen de ingeniería o certificación mecánica que pruebe que la eliminación de los toques superiores y las revoluciones cerradas sea técnicamente viable o segura para el automotor. En ese sentido, las aseveraciones que realiza sobre la “holgura y margen de seguridad” de motores más potentes, se quedan en el plano de las afirmaciones subjetivas de carácter comercial, insuficientes para desvirtuar la planificación de la Administración.

Adicionalmente, esta Contraloría General constata que la firma objetante no acredita de ninguna manera que su propuesta logre suplir el interés público que se persigue, ni demuestra que las características que solicita se dispongan conforme a un desempeño óptimo para el servicio. Al respecto, la recurrente omitió aportar estudios técnicos calificados que evidenciaran que la cláusula está viciada o dirigida a un proveedor particular o que demostraran que el pliego es insuficiente para formular las propuestas.

Aunado a lo expuesto, la parte objetante insiste en que las ventanas del pliego son una “huella digital” porque dos de los tres modelos analizados en el estudio de mercado quedan excluidos, argumentando que el precio de referencia está distorsionado. Sin embargo, la recurrente no acredita de forma idónea que la dispersión detectada en el estudio de mercado limite de forma ilegítima la participación general o violente otros principios de la contratación pública. Tampoco evidencia que el precio de referencia esté erróneo. Sobre esto, se reitera que el estudio de mercado tiene un carácter meramente orientador y no vincula la fase posterior de definición de requerimientos funcionales, la cual responde a la libertad de configuración y discrecionalidad técnica de la Administración para asegurar la uniformidad de su flota.

Por otra parte, se evidencia que el recurso no busca subsanar un vicio de legalidad o una omisión técnica en el pliego, sino volver elegible un producto específico de su portafolio comercial. En esa línea, el recurso de objeción exige demostrar técnicamente que la especificación de la Administración está errada, es insuficiente o arbitraria; carga que no se satisface según se explicó. Así las cosas, al amparo del artículo 246 del RLGC, se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

6) Sobre la arquitectura de tracción nominada mediante caja de transferencia 2H, 4H y 4L (partida 3). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: “*Vehículo utilitario Diesel 4x4 / **Especificaciones técnicas:** (...) Caja de transferencia de fuerza de 2H, 4H y 4L con mando controlador*” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna la exigencia de una arquitectura mecánica específica de tracción 4x4 mediante caja de transferencia con posiciones 2H, 4H y 4L, argumentando que constituye una especificación de corte constructivo y no funcional. Sostiene que la verdadera necesidad administrativa es la capacidad de tracción en las cuatro ruedas con aptitud todoterreno, una función que los sistemas modernos de tracción integral con gestión electrónica inteligente, distribución variable del par y bloqueo de diferencial cumplen y superan con creces, al ajustar el torque automáticamente y representar el estándar tecnológico actual del segmento.

Alega que imponer un diseño mecánico exclusivo frente a soluciones alternativas funcionalmente equivalentes vulnera el principio de libre participación y la obligación de motivación técnica en el expediente. Además considera que al no constar en los autos un estudio técnico que demuestre por qué la gestión electrónica de tracción resulta idónea para la institución, la Administración incurre en una restricción arbitraria que excluye de plano a los fabricantes que utilizan estas plataformas avanzadas.

Solicita reformular la cláusula de la Partida 3 bajo parámetros de desempeño general. Específicamente, pretende que se admita la tracción en las cuatro ruedas sea mediante la tradicional caja de transferencia con posiciones 2H, 4H y 4L, o a través de un sistema de tracción integral de gestión electrónica con bloqueo o función equivalente de diferencial, garantizando así una mayor concurrencia y pluralidad de ofertas en el concurso.

La **Administración** defiende técnicamente la exigencia de una arquitectura de tracción con caja de transferencia tradicional (modos 2H, 4H y 4L), argumentando que es una solución robusta, comprobada y de control mecánico directo, idónea para las condiciones exigentes del servicio institucional en terrenos de alta complejidad (barro, rocas y arena). Rechaza la apertura a tecnologías automáticas o electrónicas avanzadas bajo el criterio de que su mayor complejidad constructiva eleva la probabilidad de fallas, incrementa el peso del vehículo y exige diagnósticos especializados junto con mantenimientos más costosos.

Sostiene que la presencia de otras opciones en el mercado no desvirtúa la discrecionalidad técnica que le asiste para definir las especificaciones que mejor satisfagan el fin público y además agrega que la fijación de este parámetro responde a un análisis funcional previo y objetivo, por lo que constituye un ejercicio legítimo de planificación y no una restricción indebida a la libre competencia. En consecuencia, rechaza el alegato y mantiene inculme la redacción original del requerimiento técnico para el sistema de tracción de la Partida 3, denegando cualquier modificación al pliego.

Visto lo dispuesto por las partes, se tiene que la empresa recurrente alega en su libelo que la exigencia de una caja de transferencia mecánica tradicional con posiciones 2H, 4H y 4L constituye una restricción constructiva innecesaria y afirma que los sistemas modernos de tracción integral con gestión electrónica inteligente, distribución variable del par y bloqueo de diferencial cumplen la misma función y la superan en capacidad de respuesta operativa. No obstante, la objetante no aporta ningún documento técnico, estudio de ingeniería automotriz o certificación de fábrica que evidencie lo que señala. Por ello, tal como ha sido desarrollado en esta resolución y de conformidad con el apartado I de esta resolución, las aseveraciones vertidas en el recurso carecen del respaldo probatorio mínimo requerido para desacreditar la solución mecánica solicitada por el Instituto Nacional de Seguros.

Por otra parte, la parte objetante sostiene que su propuesta de tracción integral electrónica es funcionalmente equivalente y recrimina que la Administración no justificó en el expediente por qué se decantó por la arquitectura tradicional. Sobre este punto, este órgano contralor considera que la recurrente no demuestra que lo que propone cumpla con el fin propuesto, sea funcionalmente equivalente y no genere riesgos adicionales que la Administración deba obligatoriamente asumir, fundamentación que, tal como lo dispone el artículo 246 del RLGP, le correspondía aportar para sustentar su alegato.

Adicionalmente se observa que su acción recursiva señala de forma abstracta que abrir el pliego a sistemas electrónicos no desmejora el interés público, sino que amplía el universo de soluciones admisibles. Sin embargo, una vez más la objetante tampoco prueba este extremo con un criterio técnico o documentación técnica idónea. En esa línea, la mera existencia de soluciones tecnológicas alternativas en el mercado nacional no obliga legalmente a la Administración a admitir todas las configuraciones posibles en su pliego de condiciones. Conforme al artículo 40 de la LGCP, la institución conserva la potestad discrecional de definir las especificaciones técnicas en términos de funcionalidad y durabilidad, siempre que estén justificadas. Al no haber demostrado el recurrente una violación sustancial a los principios de igualdad o libre competencia, su pretensión deviene en un intento por adaptar el concurso a su oferta comercial.

Es por lo expuesto que se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

7) Sobre los mínimos de potencia, torque, cilindrada y soporte de suspensión sin justificación funcional (partida 4). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: “*Vehículo Tipo Panel / Especificaciones técnicas: (...) Motor Diesel de 2200 cc como mínimo, hasta un máximo de 2800 cc valor real. / Potencia HP / RPM 150-174 HP/ 3200-3700 RPM. / Torque NM / RPM 330-420 NM / 1600-2600 RPM (...) Suspensión trasera de preferencia hojas de ballesta, capaz de soportar un peso mínimo de 1150 kg*” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna los requisitos mínimos y los rangos cerrados de cilindrada (mínimo 2200 cc), potencia (150 a 174 hp), torque (330 a 420 Nm) y soporte de suspensión trasera (mínimo 1150 kg) exigidos para el vehículo tipo panel de la Partida 4. Sostiene que estas especificaciones carecen de justificación técnica en el expediente y configuran un “traje a la medida” que reproduce de forma exclusiva la ficha técnica de un único modelo (el Toyota Hiace Panel), excluyendo arbitrariamente otras opciones solventes del mercado y vulnerando el principio de libre participación.

Señala que existe una grave contradicción metodológica y financiera en la planificación del concurso, al demostrar que la Administración calculó el precio de referencia de \$22.936.535,00 promediando cotizaciones de vehículos que su propio pliego declara inadmisibles. Específicamente, el Maxus Deliver 9 queda excluido por los pisos de cilindrada y potencia (por una diferencia de apenas 2 hp), mientras que el Hyundai Staria lo descarta por superar los toques máximos establecidos. Indica que esto comprueba que las restricciones no derivan de un estudio técnico real y vician el pliego por falta de motivación objetiva.

Finalmente, argumenta que los parámetros que verdaderamente protegen la necesidad institucional son el volumen y la capacidad de carga útil, y no la arquitectura del motor. Solicita reformular la cláusula en términos funcionales para que se exija un motor diésel turboalimentado de 1900 cc o superior, potencia mínima de 130 hp, torque mínimo de 280 Nm y una capacidad de carga útil mínima de 1000 kg, eliminando de esta forma los techos restrictivos.

La **Administración** rechaza la objeción y defiende la definición integral de los parámetros de cilindrada, potencia, torque, capacidad de carga y de suspensión para el vehículo tipo panel de la Partida 4. Sostiene que estas especificaciones no son arbitrarias ni dirigidas a un modelo específico, sino el resultado de un estudio de mercado y un análisis técnico-funcional enfocado en el transporte de carga institucional en entornos urbanos y periurbanos. Recalca que el rendimiento óptimo del bien depende de la interacción conjunta de estos componentes, destacando que la capacidad de la suspensión es un elemento crítico para soportar los esfuerzos dinámicos de la vía (frenado, vibraciones y baches), y añade como precedente definitivo que ya operan con éxito vehículos con estas mismas características.

Asimismo, la entidad advierte sobre los severos riesgos operativos y financieros que implicaría flexibilizar o disminuir los estándares solicitados. Además, advierte que se desnaturalizaría la eficiencia del servicio al obligar a la Administración a realizar una mayor cantidad de viajes para trasladar la misma cantidad de material, lo que se traduce en un incremento directo e injustificado de los costos operativos institucionales.

Finalmente, la licitante rechaza la solicitud de modificación debido a que la recurrente incumplió flagrantemente con la carga de la prueba.

Visto lo dispuesto por las partes, se tiene que la objetante despliega una argumentación de carácter puramente descriptivo y comercial, limitándose a señalar los valores nominales de modelos excluidos (Maxus y Hyundai) del estudio de mercado y a asegurar que las métricas del pliego se acoplan únicamente a una ficha técnica (Toyota). No obstante, la recurrente no aportó ningún criterio técnico idóneo emitido por profesionales calificados, ni un estudio de ingeniería mecánica o carta del fabricante que respalde su solicitud de reducción de parámetros. En esa línea, la prosa del recurso no es prueba, siendo que omitió demostrar científicamente que un furgón con motor de 1900 cc, 130 HP y 280 Nm de torque tiene la capacidad estructural para soportar el uso intensivo, continuo de carga exigido por la institución.

En adición a lo expuesto, se tiene que la empresa objetante propone una fuerte disminución en las capacidades del vehículo (reduciendo el piso de carga de 1150 kg a 1000 kg y el torque de 330 Nm a 280 Nm), alegando de forma abstracta que el volumen espacial es el único factor relevante. Sin embargo, no probó que su propuesta logre satisfacer el interés público o que sea óptima para la contratación, siendo éste un ejercicio necesario a efecto de acreditar la necesidad de modificar el pliego. Aunado a ello, con su respuesta a la audiencia el Instituto Nacional

de Seguros justificó técnicamente que el rendimiento real del furgón panel depende de la interacción conjunta entre motor, suspensión y régimen de operación, advirtiendo sobre riesgos financieros y operativos críticos (operación en sobrecarga, mayor consumo por esfuerzo, fatiga prematura de la suspensión ante frenado/vibraciones y la ineficiencia logística de realizar más viajes para mover la misma carga), siendo la licitante quien conoce sus necesidades y la mejor forma de verlas satisfechas.

Por otra parte, la recurrente alega que el INS construyó un precio de referencia promedio con cotizaciones de vehículos que el propio pliego excluye, acusando una contradicción interna. Sin embargo, esta Contraloría General reitera que el estudio de mercado es una herramienta de apoyo de carácter referencial, comparativo y no determinativo. Su finalidad es caracterizar las condiciones económicas generales del segmento (SUV, paneles, etc.) y no dictar de forma automática los requerimientos funcionales del pliego. En ese sentido, la definición posterior de los rangos cerrados responde a la discrecionalidad técnica de la Administración para asegurar la estandarización y robustez de su flotilla. El hecho de que la institución ya opere con éxito unidades bajo estas estrictas especificaciones confirma que los parámetros responden a una necesidad institucional real, objetiva y comprobada, y no a un direccionamiento arbitrario.

Así las cosas, siendo que el alegato está ayuno de la fundamentación requerida, se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

8) Sobre la distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm (partida 4). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones establece: “*Vehículo Tipo Panel / **Especificaciones técnicas:** (...) Distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm*” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetante** impugna la exigencia de una distancia entre ejes de 3700 a 3900 mm para el vehículo tipo panel de la Partida 4, argumentando que se trata de una especificación puramente constructiva y no de un parámetro de desempeño funcional. Sostiene que la verdadera necesidad institucional reside en el volumen y la capacidad de carga útil del compartimento, mas no en la cota entre ejes con la que cada fabricante diseña su plataforma, ya que existen furgones con distancias menores que logran un espacio equivalente o superior mediante voladizos y configuraciones alternativas de carrocería.

Asimismo, señala que la fijación de este rango carece por completo de justificación técnica en el expediente y que el estudio de mercado no registra ningún análisis dimensional de los furgones consultados. Estima que esta omisión configura un vicio por falta de motivación técnica que violenta las resoluciones de la Dirección General de Contratación Pública (R-DCP-SICOP-00827-2024 y R-DCA-SICOP-01599-2023), limitando de forma ilegítima la libre participación al excluir por una simple medida de chasis a unidades que son funcionalmente idóneas.

Solicita eliminar el rango de distancia entre ejes o, de manera subsidiaria, sustituirlo por requisitos específicos de volumen de carga mínimo y capacidad de carga útil mínima, potenciando así la eficiencia y la pluralidad de ofertas en el concurso.

La **Administración** rechaza la solicitud de modificación argumentando que, a diferencia de lo que ocurre con los vehículos pick-up, en los de tipo panel la distancia entre ejes constituye un parámetro estructural de carácter crítico. Señala que desde la perspectiva de la ingeniería automotriz, este factor determina el comportamiento dinámico del automotor, incidiendo directamente en la estabilidad bajo carga, la distribución longitudinal del peso, la respuesta en maniobras y la seguridad en el frenado. Advierte que una menor distancia entre ejes compromete la seguridad al concentrar la carga en menor espacio y aumentar la transferencia de peso hacia el eje delantero al frenar, mientras que un rango mayor garantiza una óptima estabilidad direccional en trayectos prolongados.

Asimismo, la entidad desestima la propuesta del objetante de sustituir este parámetro por variables como el volumen o la capacidad de carga útil, aclarando que no existe una equivalencia técnica entre dichos conceptos. Al respecto, fundamenta que mientras el volumen mide la capacidad espacial y la carga útil el peso soportado, ninguno de los dos parámetros es capaz de regular el comportamiento dinámico ni la estabilidad del vehículo en marcha. En consecuencia, en ejercicio de su discrecionalidad técnica y con el fin primordial de salvaguardar la seguridad operativa de la flotilla institucional, no acoge la modificación y mantiene invariable el pliego de condiciones.

A partir de lo dispuesto por las partes, es criterio de este órgano contralor que este extremo debe rechazarse de plano por las razones que se proceden a explicar. En primer lugar, la empresa recurrente afirma de forma categórica que la distancia entre ejes (rango de 3700 a 3900 mm) constituye una dimensión meramente constructiva de la plataforma y no un parámetro de desempeño o rendimiento. No obstante, no aporta ninguna prueba técnica ni científica que demuestre dicha afirmación, omitiendo adjuntar dictámenes mecánicos, estudios de ingeniería automotriz o documentación de fábrica que desvirtúen el criterio de la Administración. Se reitera que la mera argumentación en prosa no es suficiente para degradar un parámetro que el INS ha establecido en el pliego y que señala como un control crítico para la seguridad del vehículo.

Adicionalmente la recurrente solicita que se elimine dicho rango o que se sustituya por variables como el volumen y la capacidad de carga útil mínima. Sin embargo, la firma objetante no prueba de qué manera su propuesta alternativa logra satisfacer con el mismo nivel de eficacia el fin público y la necesidad institucional prevista. En esa línea, echa de menos esta División de Contratación que la objetante presentara prueba técnica idónea, tal como lo señala el artículo 246 del RLGCP, a efecto de demostrar esa equivalencia o propuesta alternativa, no obstante, no aporta ninguna documentación técnica. Aunado a ello, en respuesta a la audiencia especial, la Administración aclaró las razones por las que no corresponde realizar el cambio solicitado, ya que el volumen mide capacidad espacial y la carga útil mide peso soportado, pero ninguna de esas variables regula el comportamiento dinámico ni la estabilidad del furgón panel bajo condiciones de carga sostenida, transferencia de masas en frenado o maniobras en pendientes, riesgos operativos que la recurrente ignoró por completo en su libelo.

Aunado a lo expuesto, de conformidad con el artículo 246 del RLGCP, la validez de un concurso se defiende sobre la base de especificaciones claras y objetivas. En este extremo, la recurrente no acredita con prueba idónea alguna que el pliego de condiciones sea erróneo, omiso o insuficiente para efectos de formular una oferta técnica y económicamente competitiva. La disconformidad de que un modelo específico del portafolio comercial de la objetante posea dimensiones menores debido a configuraciones distintas de carrocería no convierte al documento reglamentario en un texto viciado ni técnicamente incorrecto.

Además, la empresa impugnante acusa que la cota de chasis del pliego de condiciones limita de forma ilegítima la libre participación en el mercado. Sobre este punto, a pesar de la gravedad del alegato, se observa que la objetante no demuestra de manera técnica que el pliego restrinja la concurrencia o violenta algún otro principio fundamental de la contratación pública. La exclusión de plataformas de menor tamaño está plenamente justificada en criterios preventivos de seguridad vial, maniobrabilidad institucional y mitigación del riesgo de pérdida de estabilidad direccional, condiciones que la Administración está facultada a exigir dentro de su discrecionalidad técnica y que tal como se ha explicado, la recurrente no ha logrado desvirtuar.

Finalmente, la recurrente afirma que la modificación solicitada no desmejora el interés público y que el Instituto Nacional de Seguros quedaría debidamente protegido al medir directamente la carga útil y el volumen. Sin embargo, a pesar de la contundencia de su afirmación, la parte

objetano no presenta ninguna prueba técnica idónea que sustente que una dimensión de plataforma menor garantiza los mismos estándares de seguridad operativa. De esta forma, al imperar el principio procesal de que «*quien alega debe probar*», y ante la ausencia de peritajes o análisis dinámicos firmados por profesionales calificados lo procedente es **rechazar de plano** este punto del recurso.

9) Sobre la exigencia de turbocompresor de geometría variable (partida 4). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispone: “*Vehículo Tipo Panel / Especificaciones técnicas: (...) Motor con turbo original de fábrica geometría variable*” (destacado es del original).

Al respecto, la **objetano** impugna la exigencia de un motor con turbo de geometría variable original de fábrica para la Partida 4, argumentando que se trata de una especificación puramente constructiva y no de un parámetro funcional. Sostiene que la geometría del turbocompresor es una solución de ingeniería interna que compete a cada fabricante para definir su curva de entrega, por lo que el requisito resulta redundante si las prestaciones deseadas (potencia y torque) ya están reguladas independientemente en el pliego. Así, un motor con turbocompresor de geometría fija que alcance dichos niveles de rendimiento satisfaría la necesidad institucional con exacta idoneidad.

Advierte que imponer un diseño arquitectónico específico en el sistema de sobrealimentación, sin que conste una justificación técnica en el expediente, configura una restricción ilegal prosrita por el artículo 40 de la LGCP.

Solicita formalmente eliminar la imposición de una ingeniería determinada y modificar la cláusula del pliego para que se lea simplemente “motor turboasistido”.

La **Administración** reconoce que la exigencia de un turbocompresor de geometría variable constituye una característica puramente constructiva del motor y que existen sistemas de turbo convencional capaces de alcanzar curvas de rendimiento similares mediante otras configuraciones de diseño. Señala que al determinar que el núcleo del requerimiento debe ser el comportamiento funcional y la eficiencia global del motor, y no una solución arquitectónica específica, la institución admite que mantener la redacción original resultaría innecesariamente restrictiva para el mercado, lo cual reñiría con el principio de libre concurrencia.

Por consiguiente, la entidad procede a ajustar el pliego de condiciones y sus anexos técnicos para la Partida 4, sustituyendo la rigidez del componente por una fórmula funcional que admite el “turbocompresor de geometría variable o sistema de sobrealimentación equivalente”. Con esta enmienda, traslada la carga técnica al oferente, quien deberá acreditar mediante criterios idóneos que su propuesta cumple con los parámetros mínimos de potencia, torque y respuesta operativa del pliego, logrando así ampliar la participación en el concurso sin comprometer la seguridad, funcionalidad ni la continuidad del servicio institucional.

En virtud de la respuesta que la Administración brinda al atender a la audiencia especial se estima que ésta se ha allanado parcialmente a la pretensión de la recurrente por cuanto acepta ampliar la especificación aunque no de la forma específica en cómo lo requirió la objetante. Por tanto, se declara **parcialmente con lugar** el recurso en el presente extremo.

10) Sobre la experiencia de cinco años referida a la marca ofertada (partidas 1, 2, 3 y 4). Criterio de la División. Sobre el punto en discusión, el pliego de condiciones dispuso: “**K. Experiencia / Partidas 1, 2, 3 y 4.** / La persona 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” (destacado es del original).

Al respecto, la **recurrente** impugna el apartado IV.K del pliego de condiciones, el cual exige para todas las partidas que el oferente demuestre al menos cinco años de experiencia en la importación y venta de vehículos nuevos de la marca ofertada en Costa Rica. Argumenta que la experiencia es un atributo propio de la persona jurídica (el distribuidor) y no de la marca comercial en sí misma. Sostiene que el respaldo operativo, los talleres autorizados, el stock de repuestos por diez años y las garantías exigidas en otras secciones del cartel ya resguardan plenamente la ejecución contractual, por lo que este requisito resulta redundante para proteger el interés institucional.

Asimismo, señala que esta condición erige una barrera de entrada que favorece exclusivamente a las agencias tradicionales y excluye de forma estructural a marcas e importadores de reciente introducción en el país, violentando los principios de igualdad y libre concurrencia del artículo 8 de la LGCP, así como los criterios de proporcionalidad. Advierte que este efecto anticompetitivo se agrava con el sistema de evaluación, el cual otorga 15 puntos adicionales por unidades vendidas de esa misma marca en el último quinquenio, duplicando injustificadamente la ventaja de los oferentes históricos.

Finalmente, argumenta que evaluar la trayectoria directamente en el oferente y no en el producto no desmejora el interés público, pues la Administración mantiene intactas las salvaguardas de soporte posventa. Por tanto, solicita modificar el pliego para que la experiencia requerida se refiera a la importación y venta de vehículos nuevos en Costa Rica por parte de la persona oferente, con independencia de la marca, o bien, que de manera subsidiaria se admita acreditar el respaldo directo del fabricante como un equivalente funcional válido para concursar.

La **Administración** rechaza la objeción y defiende la exigencia de cinco años de experiencia vinculada a la marca ofertada como un requisito de admisibilidad mínimo y no redundante. Argumenta que la experiencia general del oferente no garantiza el respaldo de una línea específica, el cual es crítico para la fase posventa (mantenimiento, garantías y abastecimiento de repuestos). Agrega que mientras que otros requisitos del pliego son meras declaraciones formales (como tener un taller o técnicos certificados), la permanencia de la marca en el mercado costarricense constituye una verificación empírica de su madurez operativa, estabilidad, canales logísticos consolidados y capacidad real de respuesta ante fallas mecánicas bajo condiciones locales.

Aclara que fijar este plazo no vulnera los principios de igualdad ni de libre concurrencia, ya que aplica de forma uniforme a todos los competidores y responde a la potestad discrecional para mitigar riesgos en contratos donde la continuidad operativa es esencial. Señala que el recurrente omitió aportar evidencia técnica que demostrara que las marcas de reciente introducción en el país garantizan el mismo nivel de soporte. Asimismo, descarta la alternativa de aceptar el respaldo del fabricante, pues este no sustituye la existencia de una estructura local ya probada y consolidada en el tiempo.

Finalmente, la entidad desestima la supuesta “duplicidad de ventaja” alegada frente al factor de evaluación de unidades vendidas. Explica que el pliego estructura la evaluación técnica en dos niveles claramente diferenciados y complementarios: la experiencia mínima en la marca opera como un filtro de habilitación (admisibilidad), mientras que el volumen de ventas funciona como un factor de ponderación (puntuación) para calificar la capacidad de los oferentes que ya resultaron admisibles. Por lo expuesto, al estar debidamente motivado y no haber sido desvirtuado técnicamente, rechaza la modificación y se mantiene invariable el pliego de condiciones.

A partir de lo dispuesto por las partes, se estima que este punto del recurso debe rechazarse por las razones que se exponen a continuación.

En primer lugar, la empresa objetante argumenta que la experiencia es un atributo exclusivo del oferente y que vincularla a la marca resulta restrictivo y redundante frente a otras cláusulas formales (talleres, repuestos, garantías). No obstante, este órgano contralor considera que en objetos contractuales de alta complejidad -como la adquisición de flotillas vehiculares institucionales- la ejecución exitosa del contrato no se agota con la entrega del bien, sino que compromete una prolongada fase posventa de soporte técnico, gestión de garantías y suministro continuo de repuestos específicos. Es por ello, que se estima que la Administración se encuentra plenamente legitimada para mitigar los riesgos operativos mediante la exigencia de un umbral de madurez de la marca dentro de la realidad nacional.

En esa línea, entiende esta División de Contratación que el parámetro de cinco años no constituye una barrera comercial abstracta, sino una condición objetiva para comprobar: el comportamiento dinámico del producto ante las condiciones climáticas, viales y topográficas del país; la consolidación e interacción real del distribuidor con los canales de suministro y logística del fabricante extranjero a nivel local y la existencia de una estructura operativa capaz de diagnosticar fallas endémicas y recurrentes de esa línea mecánica en específico.

Por otra parte, la recurrente acusa un efecto de “doble ventaja” o redundancia debido a la coexistencia de este requisito con el factor de evaluación que otorga quince puntos al volumen absoluto de unidades vendidas. No obstante, se observa que el requisito de admisibilidad corresponde a demostrar 5 años de experiencia en la importación y venta de vehículos nuevos de la marca, mientras que el requerimiento de evaluación corresponde al número de unidades vendidas en ese lapso. Por lo tanto, es criterio de esta Contraloría General que el alegato de la recurrente es ayuo en demostrar por qué la cláusula de evaluación agrava el efecto.

Adicionalmente, y tal como se ha expuesto en esta resolución, se constata una omisión probatoria en el recurso de la objetante. En estricto apego a los artículos 88 de la LGCP y 246 del RLGP, la recurrente tenía la obligación procesal de rebatir las consideraciones institucionales aportando criterios técnicos emitidos por profesionales calificados o estudios de mercado idóneos. Es decir, debía probar, por ejemplo, que sólo las “marcas tradicionales” cumplen con los años requeridos en el pliego y que por ello era evidente la limitación para su empresa.

Tampoco acredita cuántos años tiene su empresa o la marca que podría ofrecer y con base en ello determinar un número inferior o diferente de años de experiencia.

Por otra parte, resulta importante señalar que la empresa impugnante omitió aportar evidencia técnica o pericial que demostrara científicamente que las marcas de reciente o inmediata introducción en el mercado local garantizan, en condiciones de uso intensivo institucional, un perfil de riesgo idéntico o equivalente al de una marca con presencia consolidada. Tampoco probó que el respaldo teórico del fabricante extranjero sea un sustituto mecánicamente idóneo que reemplace la ausencia de una red de distribución nacional probada en el tiempo. Es por ello que se estima que al fundamentar su recurso en meras afirmaciones retóricas de conveniencia comercial, la pretensión carece de la viabilidad jurídica necesaria para modificar el pliego de condiciones.

Así las cosas, siendo que la pretensión de la recurrente no se encuentra debidamente fundamentada, es que se **rechaza de plano** este extremo del recurso.

Recurso 8002026000001300 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA

Ver apartado **"Recurso 8002026000001301 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA"**

Recurso 8002026000001299 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA

Ver apartado **"Recurso 8002026000001301 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA"**

Recurso 8002026000001298 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA

Ver apartado **"Recurso 8002026000001301 - CORI MOTORS DE CENTROAMERICA SOCIEDAD ANONIMA"**

5. Aprobaciones

Encargado	SURAYE ZAGLUL FIATT	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	25/06/2026 08:30	Vigencia certificado	13/05/2025 10:44 - 12/05/2029 10:44
DN Certificado	CN=SURAYE ZAGLUL FIATT (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=SURAYE, SURNAME=ZAGLUL FIATT, SERIALNUMBER=CPF-01-1179-0464		
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	ROSAURA MARIA GARRO VARGAS	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	25/06/2026 08:55	Vigencia certificado	14/09/2022 09:09 - 13/09/2026 09:09
DN Certificado	CN=ROSAURA MARIA GARRO VARGAS (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=ROSAURA MARIA, SURNAME=GARRO VARGAS, SERIALNUMBER=CPF-01-1506-0314		
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	30/06/2026 23:59		
Número resolución	R-DCP-SICOP-01120-2026	Fecha notificación	25/06/2026 09:01