



Emitir resolución de recursos

1. Generar resolución de recursos

Digitador	ANDREA SERRANO RODRIGUEZ				
Fecha/hora gestión	25/09/2026 09:36		Fecha/hora resolución	25/09/2026 11:47	
* Procesos asociados	Recursos		Número documento	8072026000001814	
* Tipo de resolución	Fondo				
Número de procedimiento	2026LY-000002-0053200001		Nombre Institución	FIDEICOMISO FONAFIFO BNCR	
Descripción del procedimiento	Compra de Camión Forestal				

2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002026000002011	03/09/2026 16:30	JUAN CARLOS SOTO VINDAS	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Rechazo de plano por improcedencia manifiesta	Por falta de fundamentación

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

3. *Resultando

I.- 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 8002026000002011 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA

I.- Sobre el fondo del recurso de objeción presentado por la empresa EUROBUS SOCIEDAD ANÓNIMA.

Sobre la fundamentación del recurso de objeción. De conformidad con lo establecido en el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública el recurso de objeción debe indicar las infracciones precisas que se le imputan al pliego con señalamiento de las violaciones a los principios fundamentales de la contratación administrativa, a las reglas de procedimiento o en general el quebranto de disposiciones expresas del ordenamiento jurídico. Específicamente, la referida norma señala: "(...) *Los recursos se presentarán debidamente fundamentados y con la prueba idónea, con la invocación de los principios y normas infringidas. Se deberá indicar con precisión la infracción sustancial del ordenamiento jurídico que se alega como fundamento de la impugnación, así como individualizar las líneas que se recurren*". En ese sentido, la Administración es quien conoce las necesidades a satisfacer, por tanto es la llamada a establecer y definir los requerimientos cartelarios bajo su discrecionalidad y atendiendo al interés público. En este orden, el pliego como acto administrativo se presume en apego del ordenamiento jurídico como consecuencia del interés público que en él converge; no obstante mediante la figura del recurso en mención se prevé la posibilidad a los sujetos particulares de desvirtuar dicha presunción. Para ello se exige que el objetante realice un ejercicio tendiente a cuestionar y evidenciar que el acto recurrido es contrario a los principios rectores de la contratación pública, por lo que el recurrente tiene la carga de la prueba, de manera que debe presentar, aportar y fundamentar debidamente su alegato, a fin de comprobar la (s) infracción (s) que se le imputa al pliego de condiciones, las violaciones a los principios de contratación administrativa o quebranto a cualquier regla de procedimiento o del ordenamiento jurídico en general.

Sobre la transmisión y caja de cambios. Criterio de la División.

La objetante considera que exigir únicamente transmisión manual limita el pliego a una tecnología específica, restringiendo la competencia cuando el resultado operacional para tracción 4x4 forestal puede alcanzarse con transmisiones automatizadas o automáticas.

Considera que la funcionalidad en entorno forestal depende del torque, capacidad ascensional, control a baja velocidad y tracción bajo carga, no exclusivamente de una selección manual de marchas.

Aporta documentación técnica del vehículo Scania P420 B4x4HZ (oferta técnica N.º Q5EWPJM6F, de fecha 02 de septiembre de 2026), que acredita una configuración 4x4 forestal con caja de cambios G25CM, embrague automático y sistema Opticruise.

Al respecto, propone la siguiente modificación: "Transmisión manual, automatizada o automática, técnicamente apta para servicio pesado, configuración 4x4 y operación forestal, siempre que mediante documentación técnica oficial del fabricante se acredite su compatibilidad con el vehículo y el cumplimiento de los parámetros de desempeño, seguridad, capacidad ascensional y demás condiciones funcionales establecidas en el pliego." "Caja de cambios con un mínimo de seis relaciones hacia adelante y una marcha atrás, pudiendo corresponder a una transmisión manual, automatizada o automática, siempre que se acredite mediante documentación del fabricante el cumplimiento de las condiciones de desempeño requeridas."

Sobre lo dicho considera esta División que la objetante solicita la modificación indicada sin desarrollar la debida fundamentación que exige el artículo 246 de cita, siendo que se limita a solicitar la modificación de la cláusula, sin explicar las infracciones precisas que se le imputa al cartel con señalamiento de las violaciones a los principios fundamentales de la contratación administrativa, a las reglas de procedimiento o en general el quebranto de disposiciones expresas del ordenamiento jurídico. En ese sentido, debía la objetante explicar por qué el cambio de transmisión que propone, resulta un beneficio de frente a la necesidad que tiene la Administración, explicando en detalle por qué las modificaciones que propone satisfacen el fin público que se persigue. Es aquí donde reside la falta de fundamentación de quien objeta, dado que no se trata solamente de solicitar un cambio, sino que el mismo debe venir acompañado de la debida demostración y justificación de su procedencia, incluso de la forma en que presenta su recurso se extrae lo que pretende es únicamente adecuar el pliego de condiciones al producto que puede ofrecer, resultando complementamente improcedente ese actuar.

Por su parte, la Administración señala que el requisito de transmisión manual no responde a razones de preferencia comercial o de marca, sino como resultado de una valoración técnica que determinó que, dicho sistema ofrece mayores ventajas para las condiciones particulares de operación propias de un camión forestal y la objetante no demuestra que la modificación pretendida preserve los niveles de confiabilidad, mantenimiento y disponibilidad operativa que la Administración busca garantizar con esta contratación. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

Sobre la capacidad y configuración de cabina. Criterio de la División.

La objetante señala que la exigencia de "cabina sencilla" impone una arquitectura constructiva específica en lugar de enfocarse en la capacidad técnica y seguridad del transporte del personal indispensable, considera que corresponde separar la necesidad operativa de capacidad y transporte seguro de personal de la denominación o diseño específico de cabina de cada fabricante.

Aporta documentación técnica de la configuración Scania P420 B4x4HZ, que identifica una cabina CP14L con asientos individualizados para conductor y acompañante.

Propone la siguiente modificación: "Cabina con capacidad mínima para tres ocupantes, incluido el conductor, admitiéndose las diferentes configuraciones de cabina homologadas por el fabricante, siempre que se garantice el transporte seguro de los ocupantes mediante asientos y sistemas de retención adecuados y se cumplan las restantes condiciones de seguridad, ergonomía y funcionalidad establecidas en el pliego." "Adicionalmente, y únicamente en caso de que la capacidad exacta de tres ocupantes no responda a una necesidad operacional indispensable previamente determinada por la Administración, solicita valorar la posibilidad de admitir configuraciones de cabina homologadas por el fabricante con distinta capacidad de ocupantes, siempre que resulten compatibles con la dotación operativa que efectivamente requiera la institución."

Sobre el particular debe resaltarse que el pliego lo que requiere es una cabina sencilla con capacidad para tres ocupantes, aspecto que resalta la Administración y señala que dicha especificación obedece a un requerimiento operativo concreto e indispensable para la adecuada utilización del vehículo, siendo que personal mínimo necesario para la operación de la unidad está integrado por el conductor, el operador de bomba y el pitonero, por consiguiente, la capacidad para tres personas constituye una necesidad funcional debidamente determinada por la Administración; así como que la admisión de configuraciones distintas a las ya definidas en el pliego de condiciones podría conllevar a un incremento de la longitud total del vehículo, el cual reduce la maniobrabilidad del vehículo en la atención de emergencias, aumento del peso del vehículo, limitaciones en el acceso de caminos forestales estrechos, lo cual afectaría directamente la necesidad requerida por la Administración y podría comprometer el cumplimiento eficiente del objeto contractual.

En ese sentido considera esta División que la objetante solicita la modificación indicada sin desarrollar la debida fundamentación que exige el artículo 246 de cita, siendo que se limita a solicitar la modificación de la cláusula, sin explicar las infracciones precisas que se le imputa al cartel con señalamiento de las violaciones a los principios fundamentales de la contratación administrativa, a las reglas de procedimiento o en general el quebranto de disposiciones expresas del ordenamiento jurídico.

Debe recordarse que cuando los recurrentes proponen una forma diferente de lograr satisfacer la necesidad pública, por ejemplo mediante otra solución de capacidad de la cabina, les corresponde aportar la prueba técnica que permita equiparar ambas soluciones a efectos de demostrar que se lograría obtener los mismos o incluso mejores resultados, lo cual no sucede en este caso. Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

Sobre los Ejes Delantero y Trasero. Criterio de la División.

Sobre el Eje Delantero. La objetante señala que el pliego solicita de forma acumulativa y rígida características constructivas específicas (doble reducción y bloqueo manual) junto con la capacidad técnica; afirma que el objetivo técnico del bloqueo es garantizar tracción en superficies de baja adherencia, lo cual se logra independientemente de si el accionamiento es manual, automático o electrónico, priorizando la capacidad mínima requerida.

Aporta documentación técnica del Scania P420 B4x4HZ con eje delantero AMD600TZP, el cual posee una capacidad técnica máxima de 7.100 kg (1.600 kg superior a la exigida de 5.500 kg).

Propone la siguiente modificación: "Eje delantero rígido, motriz y directriz, técnicamente apto para la configuración 4x4 y operación forestal, con sistema de reducción y bloqueo de diferencial, con capacidad técnica mínima de 5.500 kg. Se admitirán capacidades técnicas superiores y diferentes configuraciones de reducción, siempre que mediante documentación técnica oficial del fabricante se acredite su capacidad, resistencia, compatibilidad con el vehículo y aptitud para la aplicación requerida. El sistema de bloqueo de diferencial podrá ser de accionamiento manual, automático o electrónicamente gestionado, siempre que garantice la función de bloqueo requerida para las condiciones de baja adherencia y operación fuera de carretera."

Sobre el Eje Trasero. La objetante considera que se restringe la participación al requerir puente flotante, doble reducción y bloqueo manual de forma vinculada a una arquitectura constructiva única. Afirma que las exigencias de resistencia estructural, transmisión de torque y tracción

trasera para trabajo severo se satisfacen mediante parámetros de desempeño y capacidad técnica, admitiendo soluciones equivalentes homologadas por los fabricantes.

Propone la siguiente modificación: “Eje trasero motriz, técnicamente apto para servicio pesado, configuración 4x4 y operación forestal, con sistema de reducción y bloqueo de diferencial, con capacidad técnica mínima de 9.500 kg. Se admitirán diferentes configuraciones constructivas de eje, incluyendo soluciones técnicamente equivalentes al puente flotante, siempre que mediante documentación técnica oficial del fabricante se acredite su capacidad, resistencia, compatibilidad, transmisión adecuada del torque y aptitud para la aplicación requerida. El sistema de bloqueo de diferencial podrá ser manual, automático o electrónicamente gestionado, siempre que garantice funcionalmente el bloqueo requerido para las condiciones de operación establecidas.”

Como justificación de su solicitud la objetante se limita a señalar en relación con el eje delantero que el objetivo técnico del bloqueo es garantizar tracción en superficies de baja adherencia, lo cual se logra independientemente de si el accionamiento es manual, automático o electrónico, priorizando la capacidad mínima requerida, y en relación con el eje trasero que las exigencias de resistencia estructural, transmisión de torque y tracción trasera para trabajo severo se satisfacen mediante parámetros de desempeño y capacidad técnica, admitiendo soluciones equivalentes homologadas por los fabricantes; lo cual resulta ayuno de la adecuada fundamentación, por cuanto no aporta prueba que respalde que efectivamente las modificaciones que propone permitirán atender el requerimiento en las mismas o mejores condiciones de calidad, desempeño y funcionalidad. En ese sentido, no establece la objetante cómo su propuesta resulta equivalente a lo requerido en los puntos que solicita modificar, sin que baste una justificación generalizada para todos los requisitos cuestionados.

De manera que la objetante no acredita tampoco cómo la capacidad técnica mínima requerida para los ejes, respecto de los cuales solicita cambios le limitan injustificadamente su participación, resultan desproporcionados o irrazonables en los términos del artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública, o violenta principios generales de la contratación y siendo que el artículo 246 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, impone al objetante el deber de fundamentar la impugnación que realice de un recurso de objeción, lo cual implica no solo hacer un señalamiento respecto a la presunta ilegalidad o ilegitimidad de una cláusula cartelaria, sino que unido a ese planteamiento debe desarrollarse el argumento con la claridad requerida para demostrar precisamente ésta, aportando cuando así corresponda la prueba respectiva.

En cuanto a este punto, la Administración refiere a la necesidad institucional, según sus características de funcionalidad, contempla la robustez, el comportamiento fuera de carretera, la facilidad de mantenimiento, la simplicidad mecánica, la capacidad de tracción la confiabilidad operativa y la capacidad de reparación en el campo, en el criterio técnico del SINAC, mediante oficio CARTA-SINAC-ACG-DAF-0601-2026 de fecha 09 de setiembre del 2026, los cuales, conocen las verdaderas características técnicas y necesidades del vehículo por adquirir, quienes textualmente indican:

“3. Eje delantero: Exigencia simultánea de configuración constructiva y capacidad.

El camión forestal que se requiere debe de contar con un eje delantero rígido, motriz y directriz, con doble reducción y bloqueo manual del diferencial, debido a las condiciones de operación y a la necesidad de disponer de una elevada capacidad de tracción y resistencia estructural. Adicionalmente, la capacidad de peso que se solicita de 5.500 kg, obedece a que al ser un camión compacto y ligero nos permite mayor maniobrabilidad en los diferentes terrenos. El eje rígido proporciona una construcción robusta y adecuada para soportar cargas elevadas, impactos, vibraciones y esfuerzos generados durante la circulación por terrenos irregulares. El sistema de doble reducción permite aumentar el torque disponible en las ruedas, favoreciendo el desplazamiento del vehículo en pendientes pronunciadas, caminos irregulares y superficies con baja adherencia. Esta característica resulta importante para un vehículo que debe ingresar a zonas forestales donde las condiciones del terreno pueden variar considerablemente. El bloqueo manual del diferencial permite al operador seleccionar directamente el bloqueo cuando las condiciones del terreno lo requieran. Al bloquear el diferencial, se limita la diferencia de velocidad entre las ruedas del eje, permitiendo mantener la capacidad de tracción cuando una de las ruedas presenta una pérdida significativa de adherencia. Desde el punto de vista operativo, se considera conveniente que el bloqueo sea manual, ya que permite al conductor decidir cuándo utilizarlo de acuerdo con las condiciones reales del terreno. Además, este sistema presenta una menor complejidad que algunas soluciones de accionamiento automático o electrónico, reduciendo la cantidad de componentes susceptibles a fallas y facilitando su diagnóstico y mantenimiento.

Eje trasero: puente flotante, doble reducción, bloqueo manual y capacidad de 9.500 kg.

El camión forestal que se requiere debe de contar con un eje trasero tipo puente flotante, con doble reducción y bloqueo manual del diferencial, por su capacidad para soportar las cargas y esfuerzos propios de un vehículo pesado destinado a operaciones forestales. El sistema de doble reducción permite incrementar el torque disponible en las ruedas, facilitando el desplazamiento del vehículo en pendientes y terrenos de baja adherencia. El diseño de puente flotante proporciona una adecuada capacidad para soportar las cargas transmitidas por el vehículo y resulta apropiado para aplicaciones de trabajo pesado. Asimismo, el bloqueo manual del diferencial permite al operador seleccionar el sistema únicamente cuando sea necesario, mejorando la capacidad de tracción en terrenos con barro, pendientes, superficies irregulares o pérdida de adherencia. El puente flotante es de suma importancia debido a, que al momento de presentarse una falla mecánica en los ejes, no se desprenderán sus componentes ni el camión se volcará, permitiendo efectuar la extracción del componente dañado en el campo sin la necesidad de desmontar la rueda y poder remolcar el camión. La configuración propuesta prioriza la resistencia, simplicidad mecánica, facilidad de mantenimiento y confiabilidad, reduciendo la dependencia de sistemas electrónicos en componentes fundamentales para la movilidad del vehículo y reparaciones en el campo”

Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado para estos puntos por falta de fundamentación.

Sobre el sistema de dirección y diámetro del volante. Criterio de la División

La objetante señala que el pliego impone una tecnología específica de asistencia (servoasistida hidráulicamente) y una medida exacta e inflexión de 500 mm para el diámetro del volante. Considera que la maniobrabilidad y seguridad operan como un sistema integral junto con la geometría y desmultiplicación y el diámetro exacto figuraba originalmente como “ideal” en los antecedentes técnicos y no debe constituir una barrera excluyente sin tolerancia.

Refiere a antecedentes técnicos institucionales que utilizaban la expresión “diámetro del volante ideal de 500 mm” y la documentación técnica general del fabricante.

Al respecto propone la siguiente modificación: “Dirección: “Dirección asistida, diseñada y homologada por el fabricante para la configuración ofertada y apta para las condiciones de operación requeridas, debiendo garantizar condiciones adecuadas de maniobrabilidad, control y seguridad.” Volante: “El vehículo deberá disponer de volante con dimensión definida y homologada por el fabricante para la configuración ofertada, regulable en inclinación y equipado con sistema de bloqueo de dirección antirrobo, garantizando condiciones adecuadas de ergonomía, maniobrabilidad y seguridad.”

Subsidiariamente, en caso de que la Administración estime indispensable fijar un diámetro determinado, se solicita establecer un **rango o tolerancia técnicamente fundamentado** en lugar de exigir exactamente 500 mm.

Al plantear su solicitud la recurrente sostiene que podrían existir otras configuraciones igualmente funcionales; sin embargo, no aporta prueba que demuestre objetivamente que, distintos sistemas o dimensiones produzcan los mismos resultados bajo las condiciones específicas de operación previstas para este vehículo, las cuales ya han sido detalladas.

Por el contrario, la Administración ha acreditado que, la configuración ya establecida en el pliego de condiciones, optimiza el control del vehículo en escenarios de alta exigencia, especialmente durante maniobras realizadas fuera de carretera y señala en el oficio CARTA-SINAC-ACG-DAF-0601-2026 de fecha 09 de setiembre del 2026, lo siguiente:

“El Área de Conservación Guanacaste, requiere que el vehículo disponga de un sistema de dirección servoasistida hidráulicamente, debido a que se trata de un vehículo pesado que operará en condiciones de alta exigencia y fuera de carretera. La asistencia hidráulica reduce el esfuerzo requerido por el operador para accionar la dirección, especialmente durante maniobras a baja velocidad, circulación por terrenos irregulares y operaciones en espacios reducidos. Asimismo, se requiere un volante de 500 mm de diámetro, debido a que su mayor diámetro proporciona un mayor brazo de palanca, permitiendo aplicar el esfuerzo de dirección de manera más eficiente. Esta característica resulta favorable en un vehículo pesado, donde las cargas y esfuerzos transmitidos al sistema de dirección son superiores a los de un vehículo

convencional. En conjunto, la dirección servoasistida hidráulicamente y el volante de 500 mm contribuyen a mejorar la maniobrabilidad, control, seguridad y comodidad del operador, especialmente durante las operaciones de emergencia y circulación fuera de carretera.”

En este sentido, debió la recurrente aportar la prueba pertinente por medio de la cual apoyara su solicitud de cambio, sin embargo este ejercicio no fue realizado por la objetante. Es aquí donde reside la falta de fundamentación de quien objetó, dado que no se trata solamente de solicitar un cambio, sino que el mismo debe venir acompañado de la debida demostración y justificación de su procedencia, incluso de la forma en que presenta su recurso se extrae que lo que pretende es únicamente adecuar el pliego de condiciones al producto que puede ofrecer, resultando improcedente ese actuar.

Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

En relación con el criterio técnico que acompaña la respuesta a la audiencia especial, debe el SINAC incorporarlo al expediente electrónico del procedimiento, con el fin de que conste el sustento técnico para los requerimientos señalados.

Sobre los neumáticos y aros. Criterio de la División.

La objetante considera que limitar la adquisición a la medida nominal exacta 14.00R20 excluye otras dimensiones utilizadas en vehículos pesados 4x4 de aplicación forestal. Afirma que la idoneidad para terreno irregular se acredita a través de índices de carga, velocidad, diseño de banda y tracción, y no exclusivamente por una nomenclatura dimensional específica.

Aporta documentación técnica del Scania P420 B4x4HZ equipado con neumáticos Michelin 13R22.5 Construction All Positions Michelin X Works HD Z y aros de acero 22.5 x 9.00.

Propone la siguiente modificación:

Neumáticos:

“Cuatro neumáticos para servicio pesado y operación todo terreno, técnicamente aptos para la configuración 4x4 ofertada y para las condiciones de operación forestal requeridas. Los neumáticos deberán contar con capacidad de carga, resistencia, índice de velocidad, características de tracción y demás parámetros compatibles con las masas técnicas, ejes y configuración del vehículo. Se admitirán dimensiones distintas de 14.00R20 cuando mediante documentación técnica oficial del fabricante del vehículo y/o del neumático se acredite su idoneidad y compatibilidad con la aplicación requerida.”

Aros:

“Aros para servicio pesado, de acero o material técnicamente equivalente homologado por el fabricante, compatibles con los neumáticos, ejes, frenos y configuración general del vehículo.”

Rueda de repuesto:

“El vehículo deberá contar con una rueda de repuesto compatible con la configuración de neumáticos instalada y homologada para el vehículo.”

La objetante fundamenta su solicitud de modificación en el hecho de que existe otra configuración utilizada por un fabricante determinado, sin acreditar de forma técnica que, la configuración solicitada produce el mismo desempeño, tracción, capacidad de ascenso y el mismo comportamiento en las condiciones forestales en las que se utilizará dicho camión, sin desarrollar la debida fundamentación que exige el artículo 246 de cita, siendo que se limita a solicitar la modificación de las cláusulas, sin explicar las infracciones precisas que se le imputa al pliego con señalamiento de las violaciones a los principios fundamentales de la contratación administrativa, a las reglas de procedimiento o en general el quebranto de disposiciones expresas del ordenamiento jurídico. En ese sentido, debía la objetante explicar por qué los cambios que propone en los neumáticos, aros y rueda de repuesto, resultan un beneficio de frente a la necesidad que tiene la Administración, explicando en detalle por qué las modificaciones que propone satisfacen el fin público que se persigue. En este sentido, debió la recurrente aportar la prueba pertinente por medio de la cual apoyara sus solicitudes de cambio, sin embargo este ejercicio no fue realizado por la objetante.

Por su parte el SINAC en el oficio CARTA-SINAC-ACG-DAF-0601-2026 de fecha 09 de setiembre del 2026, las características técnicas y necesidades del vehículo por adquirir, que textualmente indican:

“Para el camión bombero forestal se requiere la utilización de llantas 14.00R20, considerando las condiciones de operación y el tipo de terreno al que estará expuesto el vehículo. Esta configuración es adecuada para aplicaciones de trabajo pesado y operación fuera de carretera, proporcionando características favorables para la circulación en caminos forestales, terrenos irregulares, barro, piedras y superficies de baja adherencia. El diámetro y la configuración de la llanta contribuyen a mantener una adecuada altura libre respecto al suelo, reduciendo el riesgo de contacto de los componentes inferiores del vehículo, tales como diferenciales, ejes y elementos del chasis, con piedras, obstáculos e irregularidades del terreno. Además, la configuración 14.00R20 permite disponer de una construcción orientada a aplicaciones de alta exigencia y vehículos pesados, siempre que la capacidad de carga, índice de velocidad, patrón de banda y especificaciones del fabricante sean compatibles con el peso y las condiciones de operación del camión.”

Adicionalmente en su respuesta el SINAC realiza la siguiente consideración respecto a la medida 13R22.5:

“No se recomienda como primera opción la utilización de 13R22.5 para una aplicación predominantemente forestal y fuera de carretera, debido a que esta configuración está más orientada a determinadas aplicaciones de carretera y transporte pesado. Para el uso forestal, la selección debe priorizar una configuración que permita una adecuada resistencia a impactos, capacidad de carga, altura libre al suelo y desempeño sobre superficies irregulares y de baja adherencia. Por lo anterior, desde el punto de vista técnico y operativo, la 14.00R20 se considera una alternativa más adecuada para el uso previsto, siempre que las características específicas de la llanta seleccionada sean compatibles con el peso bruto vehicular, carga por eje y homologación del fabricante del vehículo.”

En relación con el criterio técnico que acompaña la respuesta a la audiencia especial, debe el SINAC incorporarlo al expediente electrónico del procedimiento, con el fin de que conste el sustento técnico para los requerimientos señalados.

Por lo expuesto se **rechaza de plano** el recurso presentado en todos sus extremos por falta de fundamentación.

5. Aprobaciones

Encargado	ANDREA SERRANO RODRIGUEZ	Estado firma	La firma es válida
Fecha aprobación(Firma)	25/09/2026 11:20	Vigencia certificado	12/12/2022 11:13 - 11/12/2026 11:13
DN Certificado	CN=ANDREA SERRANO RODRIGUEZ (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=ANDREA, SURNAME=SERRANO RODRIGUEZ, SERIALNUMBER=CPF-01-0891-0478		
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)	25/09/2026 11:47	Vigencia certificado	26/08/2026 09:06 - 25/08/2030 09:06
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	30/09/2026 23:59		
Número resolución	R-DCP-SICOP-01746-2026	Fecha notificación	25/09/2026 14:40