ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD:

a. Definición de la necesidad:

De conformidad con el artículo segundo del Decreto 2189 de 2017, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) tiene como objetivos fundamentales *"La coordinación y diseño de políticas públicas y del presupuesto de los recursos de inversión, la articulación entre la planeación de las entidades del Gobierno Nacional y los demás niveles de gobierno; la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público, así como realizar en forma permanente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas y proyectos para avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental, y promover la convergencia regional del país".*

Según el citado Decreto, y articulado con las funciones de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, la Subdirección de Minas y Energía es responsable, entre otros temas, del diseño, formulación, seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas y proyectos del sector minero-energético, en coordinación con las diferentes entidades involucradas.

En ejercicio de dichas funciones, la Subdirección de Minas y Energía del DNP, ha venido apoyando y liderando diferentes políticas, planes y programas relacionados con la promoción de la movilidad eléctrica. Una de dichas políticas corresponde a la Misión de Crecimiento Verde, liderada especialmente por el DNP, a través de la cual se buscó definir los insumos y lineamientos de política pública para orientar el desarrollo económico del país hacia el Crecimiento Verde en el 2030, abarcando entre otros aspectos, la definición de planes sectoriales para la mitigación de gases de efecto invernadero y reducción de emisiones.

Esta política se concretó con la expedición del documento CONPES 3934 Política de Crecimiento Verde, dentro del cual se incluyó la obligación de formular, entre los años 2018 y 2019, el Programa de Movilidad Eléctrica en Colombia, con la participación del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Minas y Energía y la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), y el cual servirá de marco hacia una incorporación gradual de vehículos eléctricos en el país. Asimismo, la implementación de este programa se basará en acciones complementarias como la formulación, por parte de la UPME, de las bases para un programa de reemplazo tecnológico en la **flota oficial del país**, fomentando la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos para las entidades públicas. Todas estas medidas permitirán cumplir con la meta de 70.000 vehículos eléctricos en la flota oficial a 2030.

Otro elemento que ha tenido incidencia en la revisión de la matriz energética en el sector transporte, y del cual el DNP también ha sido líder, es la calidad del aire. Recientemente se realizó un análisis de las políticas y medidas encaminadas a la prevención, reducción y control de la contaminación del aire, considerando las participaciones en el nivel de emisiones contaminantes por tipo de fuente: móviles y fijas. Este estudio mostró que en Colombia los vehículos son la fuente principal de generación de contaminantes del aire por fuentes móviles, siendo responsables de la emisión del 78 % del material particulado. Para tomar acciones frente a tales situaciones, reducir las concentraciones de contaminantes en el aire, proteger la salud y el ambiente y atender las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se expidió el Documento CONPES 3943 Política Para el Mejoramiento de la Calidad del Aire.

En este documento se definieron acciones orientadas a la composición de la matriz energética para el sector transporte definiendo la implementación de una estrategia nacional para aumentar la introducción de tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones en el país, en especial vehículos eléctricos, dedicados a gas natural e híbridos que será liderada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Esta estrategia, estará articulada con la implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENMA) incluida dentro del Documento CONPES 3934, que se viene estructurando en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el

Ministerio de Minas y Energía y en la cual participa también el DNP a través de la Subdirección de Minas y Energía y Subdirección de Transporte Urbano.

En materia de movilidad eléctrica, es preciso resaltar los compromisos a nivel mundial que ha adquirido Colombia en materia de cambio climático y desarrollo sostenible. En el primer caso, en 2015 el país hizo parte de los Acuerdos de Cambio Climático de París COP21, y se comprometió a una reducción de emisiones a 2030 del 20% sobre la línea base; estas reducciones fueron definidas bajo las medidas priorizadas para la contribución dentro de las cuales se encuentra la inclusión de 26.000 vehículos eléctricos nuevos al parque nacional al 2050.

En cuanto al desarrollo sostenible, Colombia se ha comprometido con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que define una agenda de 17 objetivos para alcanzar a 2030 la erradicación de la pobreza extrema, combatir la desigualdad y la injusticia, y solucionar el cambio climático. Dentro de los ODS, el objetivo n.° 11 relacionado con ciudades y comunidades sostenibles busca mejorar la calidad del aire en cuanto a los niveles de material particulado. Como ya se mencionó, las estrategias de sustitución de combustible fósil por otros de bajas o cero emisiones aportan al cumplimiento de dicho objetivo.

Finalmente, los anteriores compromisos y las líneas de política de los documentos CONPES siguen una coordinación y coherencia con las metas de eficiencia energética definidas dentro del Plan de Acción Indicativo - PAI, del Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía y Fuentes No Convencionales PROURE 2017 – 2022, adoptado por el Ministerio de Minas y Energía mediante la Resolución 41286 de 2016 y formulado por la UPME. El PAI estableció como meta de eficiencia energética 9,05% sobre el consumo de energía total en el periodo, siendo una de las medidas y acciones sectoriales en materia de transporte a 2022, el uso de electricidad en la flota de vehículos del sector oficial aportando al 5.49% de meta de ahorro en el sector transporte.

Con el fin de atender los compromisos, cumplir con las metas y responder a las acciones de política, la UPME inició un programa piloto para usar las diferentes líneas de vehículos eléctricos disponibles en el mercado nacional. El piloto, se encuentra orientado a identificar las dificultades que podrían tenerse con la posible reposición del parque de vehículo oficiales por vehículos con tecnología eléctrica, determinar los beneficios asociados a la implementación de este tipo de tecnologías, cuantificar los costos asociados al uso de los vehículos eléctricos e identificar barreras asociadas a la implementación y uso desde una experimentación real.

En el desarrollo del piloto, la UPME ha vinculado a todas las marcas con modelos eléctricos e híbridos en el mercado de los automotores en Colombia para facilitar la puesta en marcha de la iniciativa, promoviendo que, a través de préstamos de uso de corto plazo, las entidades oficiales que se vinculen al proyecto recolecten y registren información que será insumo para evaluar la pertinencia de incluir estas tecnologías en la flota de transporte de las entidades públicas.

Con base en la información resultado del piloto, la UPME espera realizar un análisis de costos de operación de los vehículos para determinar los ahorros de energía al usar esa clase de tecnología y aproximarse a un análisis financiero de la adquisición de tecnologías eléctricos para vehículos del sector oficial a partir de un ejercicio desde la praxis. De esta forma, se espera contar con una justificación técnica, financiera y ambiental, para impulsar la reposición de vehículos oficiales por tecnologías eléctricas.

A la fecha, la iniciativa se ha realizado por parte de la UPME y del Ministerio de Minas y Energía con el uso de vehículos en modalidad de préstamo de corto plazo que se logró realizar a finales de 2017 y principios de 2018, con lo cual se logró contar con una primera base de información que permitió realizar unos primeros análisis según las condiciones de estas entidades.

Para lograr el objetivo del piloto, es preciso ampliar el número de entidades oficiales participantes, especialmente involucrando aquellas cuya flota sea grande y realice varios desplazamientos, de manera que se pueda contar con mayor información de análisis para el modelo del piloto.

Teniendo en cuenta que el DNP lideró la expedición del CONPES 3934 de Política de Crecimiento Verde y el CONPES 3943 de Política de Calidad del Aire donde se incluyen acciones y estrategias de movilidad eléctrica, que adicionalmente es la entidad encargada del seguimiento y cumplimiento de las metas de los ODS y que se encuentra participando de la definición de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENMA), es oportuno realizar su vinculación al desarrollo del proyecto, y unirse de esta manera con la formulación de las bases para un programa de reemplazo tecnológico en la flota oficial del país que se encuentra realizando la UPME.

Adicionalmente, el DNP es una entidad líder en la orientación de políticas en torno a la eficiencia energética, el desarrollo sostenible y los nuevos desarrollos, por lo que debe ser también un promotor y ejemplo de la implementación de dichas medidas. De esta forma se espera presentar al DNP como referente de orden nacional en la implementación de medidas innovadoras y evidenciar el compromiso del gobierno nacional en las diferentes agendas de cambio climático.

Se espera que con la participación del DNP en el piloto, se logre complementar la información base de los análisis y modelos, de modo que se complemente el ejercicio realizado hasta el momento, y se logre publicar un protocolo para evaluar la iniciativa y los resultados de la implementación del piloto, buscando que las demás entidades oficiales tengan herramientas para considerar el vehículo eléctrico dentro de la reposición de su parque automotor y se logre cumplir con las líneas de acción establecidas en el PAI-PROURE, el CONPES 3934, CONPES 3943, los ODS y los compromisos COP 21.

Para apoyar la participación del DNP en la implementación del piloto de movilidad eléctrica bajo los argumentos ya mencionados, teniendo en cuenta que según lo previsto en el artículo 62 del Decreto 2189 de 2017, es función de la Subdirección administrativa, entre otras, *"Prestar los servicios de apoyo logístico a las dependencias del Departamento Nacional de Planeación, mediante el suministro de bienes y servicios"*, dicha subdirección adelantará los trámites pertinentes para la contratación, bajo la modalidad de comodato con los representantes de las marcas con modelos eléctricos e híbridos[1] disponibles en el mercado de los automotores en Colombia que libremente participen en el piloto.

En este ejercicio de vincular a todas las marcas con modelos eléctricos e híbridos en el mercado de los automotores en Colombia, el DNP remitió invitación a participar en el piloto a las marcas Autogermana, BYD, Distribuidora Nissan, Sofasa Renault y Volvo y Kia motors, mediante comunicaciones 20186610414961, 20186610415581, 20186610415591, 20186610415601, y correo electrónico del 27 de julio de 2018 respectivamente, solicitando conocer su interés de participar en el proyecto y remitiendo información de los modelos eléctricos o híbridos con los cuales podrían vincularse al piloto.

Esperando que se logre la participación del mayor número de marcas posible, y teniendo en cuenta que también es función de la Subdirección administrativa "*Dirigir, coordinar, controlar y evaluar las actividades relacionadas con los proveedores, la adquisición, almacenamiento, custodia, distribución e inventarios de los elementos, equipos y demás bienes necesarios para el funcionamiento normal del DNP, vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre estas materias y asegurar y proteger los bienes patrimoniales de la entidad*", se realizará un registro y control de la información del uso y operación durante el préstamo de corta duración de los vehículos eléctricos o híbridos, conforme los objetivos del piloto de vehículos eléctricos en las entidades oficiales, considerando los formatos remitidos por la UPME comprometiéndose a diligenciar como mínimo la información allí requerida con el fin de aportar a los objetivos de todo el proyecto.

[1] Híbridos que incluyan tecnología eléctrica.

Adicionalmente, para apoyar las funciones de la Subdirección administrativa, se realizará un análisis comparativo frente al uso de vehículos de combustibles que hacen parte de la flota actual de la entidad, incluyendo un análisis de los costos operacionales y demás elementos que permitan determinar los ahorros de energía al usar esa clase de tecnología.

Con la información que se obtenga como resultado de la participación del DNP en el piloto de vehículos eléctricos en entidades oficiales se complementará el protocolo para evaluar la iniciativa y los resultados de la implementación cambio tecnológico en parte de las flotas oficiales. Así mismo, se podrá contar con insumos a fin de poder proponer internamente la adquisición de este tipo de vehículos dentro del parque automotor del DNP.

De acuerdo con lo anterior, se requiere suscribir un contrato de comodato, entre el Departamento Nacional de Planeación (DNP) quien se denominará EL COMODATARIO y SOFASA S.A, quien se denominará EL COMODANTE, con el fin de que el DNP reciba a título de préstamo de uso gratuito un automóvil eléctrico que permita realizar el estudio piloto por parte de dicha firma comercial, que se regirá por las disposiciones civiles y comerciales, conforme a la normatividad vigente.

Así las cosas y teniendo en cuenta que de la seis marcas invitadas (Autogermana, BYD, Distribuidora Nissan, Sofasa Renault y Volvo y Kia motors,) a este plan piloto por parte del DNP, solo dos (2) manifestaron interés por escrito y enviaron tanto los requerimientos técnicos y jurídicos para la firma del comodato; los concesionarios son : SOFASA RENAULT y BYD .

Descripción del objeto a contratar y especificaciones (Actividades):

Objeto: El COMODANTE (SOFASA S.A) hace entrega real y material a EL COMODATARIO (DNP) del vehículo eléctrico que más adelante se detalla, a título de comodato, para su uso gratuito y con cargo a restituir.

Alcance del objeto:

El contrato de comodato a celebrarse tiene como alcance el uso autorizado del vehículo eléctrico descrito más adelante, exclusivamente para el desarrollo de las actividades propias del Departamento Nacional de Planeación.

IDENTIFICACION DEL VEHICULO:

- Licencia de Tránsito n.°10014971616
- Propietario: SOFASA S.A.
- Marca: RENAULT
- Línea: ZOE
- Modelo: 2018
- Servicio: 5 pasajeros
- Clase de Vehículo: Eléctrico
- Tipo de Carrocería: Hatch back
- Número de motor: 5AQB601C057714.
- Chasis: VF1AGVYF3JF938664
- Placa: EGZ-112
- Póliza de seguro: 040006908344
- Vigencia Póliza: 31 marzo de 2109
- SOAT: 37765487-4
- Color: Blanco Nacarado

Obligaciones del Comodante:

Además de las obligaciones naturales al contrato de comodato, son obligaciones del comodante:

1. Entregar el vehículo y su cargador una vez cumplidos los requisitos de perfeccionamiento y ejecución, mediante acta donde conste el inventario y estado real del mismo y su valor comercial. El comodante debe garantizar que, al momento de la entrega del vehículo, éste se encuentra en perfecto estado.

2. Suministrar la información e instrucción al DNP para la adecuada utilización del vehículo, sus particularidades como el tablero de instrumentos y testigos, el arranque y la utilización del frenado motor y la palanca de velocidades y los manuales de uso y accesorios.

3. Permitir el uso y goce del vehículo durante el periodo de ejecución del contrato siempre que el DNP cumpla debidamente sus obligaciones y en consecuencia, se compromete a librarlo de toda perturbación ilegítima del uso y goce del vehículo.

4. Permitir la recarga del vehículo dado en comodato cada vez que se **requiera y sin costo alguno para el DNP** en los puntos de recarga definidos por. SOFASA S.A.

5. Efectuar el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo siempre y cuando no haya existido indebida manipulación o utilización del mismo por parte del comodatario.

6. Entregar al DNP la documentación del vehículo, completa y vigente, así como la tarjeta de propiedad, el SOAT vigente y los manuales de uso.

7. Recibir el vehículo y su cargador una vez finalizado el plazo de ejecución del mismo mediante acta donde conste el inventario y estado real del mismo.

8. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales.

9. Las demás que se requieran para lograr el cumplimiento del objeto de este contrato de acuerdo con su naturaleza.

Obligaciones del Comodatario:

Además de las obligaciones naturales al contrato de comodato, son obligaciones del comodatario:

1. Recibir el vehículo y su cargador una vez cumplidos los requisitos de perfeccionamiento y ejecución, mediante acta donde conste el inventario y estado real del mismo y su valor comercial.

2. Conocer y atender la información suministrada por SOFASA S.A para la adecuada utilización del vehículo, sus particularidades como el tablero de instrumentos y testigos, el arranque y la utilización del frenado motor y la palanca de velocidades y los manuales de uso y accesorios.

3. Efectuar la recarga del vehículo dado en comodato cada vez que se requiera en los puntos de recarga definidos por SOFASA S.A sin **costo alguno para el DNP.**

4. Garantizar que la conducción del vehículo la realizará de forma exclusiva la o las personas relacionadas como USUARIOS durante la ejecución del contrato.

5. Reportar inmediatamente a SOFASA S.A. cualquier situación que altere el uso y goce pacífico del vehículo, además de las situaciones como accidentes, hurtos, avería, entre otros, que se presenten con el vehículo durante la ejecución del contrato y observar lo dispuesto para cada caso.

6. No realizar ningún tipo de alteración, reparación, mantenimiento o modificación al vehículo o al cargador sin la previa autorización escrita de SOFASA S.A.

7. Restituir a SOFASA el vehículo y su cargador una vez finalizado el plazo de ejecución del mismo mediante acta donde conste el inventario y estado real del mismo, además de hacer la devolución de la documentación del vehículo completa como la tarjeta de propiedad, el SOAT y los manuales de uso. El DNP se obliga a entrega el vehículo limpio, no obstante, está prohibida cualquier tipo de limpieza en el compartimiento del motor.

8. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales.

9. Las demás que se requieran para lograr el cumplimiento del objeto de este contrato de acuerdo con su naturaleza.

Identificación del contrato a celebrar:

Comodato

Fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de la contratación:

Régimen Jurídico aplicable:

La presente contratación estará sometida a la legislación colombiana y se rige por lo establecido en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y lo consagrado en los artículos 2200 y siguientes del Código Civil Colombiano.

El artículo 13 de la Ley 80 de 1993 expresa:

"Artículo 13º.- De la Normatividad Aplicable a los Contratos Estatales. Los contratos que celebren las entidades a que se refiere el artículo 2 del presente estatuto se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta Ley".

El contrato de comodato no se encuentra regulado por la Ley 80 de 1993 o sus normas complementarias y por lo tanto se debe acudir a las disposiciones comerciales y civiles, artículo 2200 y siguientes del código civil.

En el caso concreto, el DNP recibirá un vehículo eléctrico en préstamo de uso a título gratuito, por lo tanto el contrato a celebrar, es el de comodato o préstamo de uso, el cual está definido por el artículo 2200 del Código Civil así:

***"Artículo 2200**. Definición y Perfeccionamiento del Comodato o Préstamo de Uso. El comodato o préstamo de uso es un contrato en que la una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminar el uso. Este contrato no se perfecciona sino por la tradición de la cosa".*

Teniendo en cuenta que el contrato se encuentra regulado por el derecho privado y que en el mismo no se prescriben reglas especiales respecto de la selección del contratista, toda vez que el DNP actúa como comodatario, la modalidad de contratación que opera es la Contratación Directa.

Perfil del COMODANTE:

Renault en Colombia: Con más de 1'000.000 de vehículos producidos en 47 años de historia, Renault SOFASA es una de las ensambladoras de automóviles con mayor trayectoria en el país. Siendo una de las marcas líderes en el sector, reconocida por sus productos y su aporte al progreso de Colombia.

Plazo de Ejecución:

El plazo de ejecución de contrato será hasta de quince (15) días hábiles a partir de la suscripción del acta de inicio, la cual debe suscribirse con la entrega del bien dado en comodato, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

Análisis del valor estimado del contrato:

El valor de comodato es a título gratuito teniendo en cuenta su definición y desarrollo en el derecho civil y comercial, por lo tanto, el contrato no causará erogación presupuestal para el DNP.

Análisis que soporta el valor estimado del contrato y su justificación.

El contrato de comodato es a título gratuito teniendo en cuenta su definición y desarrollo en el derecho civil y comercial.

6. Análisis de Riesgo y la forma de mitigarlo

DNP Departamento Nacional de Planeación	ESTUDIOS PREVIOS CONTRATO DE COMODATO	FECHA		
		2018	09	21
		AAAA	MM	DD

No	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	DESCRIPCIÓN QUE PUEDE PASAR (CÓMO PUEDE OCURRIR)	CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	PROBABILIDAD	IMPACTO	VALORACIÓN DEL RIESGO	CATEGORÍA	A QUIÉN SE AFECTARÍA	TRATAMIENTO O CONTROLES A ESTABLECER IMPLEMENTADOS	IMPACTO DESPUÉS DEL TRATAMIENTO: PROBABILIDAD	IMPACTO	VALORACIÓN DEL RIESGO	CATEGORÍA	AFECTA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	PERSONA RESPONSABLE POR IMPLEMENTAR EL TRATAMIENTO	FECHA EN QUE SE IMPLEMENTA EL TRATAMIENTO	FECHA ESTIMADA EN QUE SE COMPLETARÁ EL TRATAMIENTO	MONITOREO Y REVISIÓN: ¿CÓMO SE HARÁ EL MONITOREO?	MONITOREO Y REVISIÓN: ¿PERIODICIDAD?
1	ESPECÍFICO	INTERNO	PLANEACIÓN	Operacional	Debilidad en la construcción de los requisitos técnicos, legales y jurídicos	Proceso declarado desierto Incumplimiento del Plan de Acción de la Subdirección	POSIBLE (3)	MODERADO (3)	6	ALTO	DNP	Elaboración de los estudios previos y análisis del sector por parte de la Subdirección administrativa y Grupo de Contratación con el fin de garantizar mayor pluralidad de oferentes de acuerdo con la necesidad de la Entidad	IMPROBABLE (2)	MENOR (2)	4	BAJO	SI	Subdirección Administrativa y Grupo de Contratos	Desde la definición de la necesidad	Hasta la aprobación del Comité de Contratación	Reuniones de las áreas involucradas en la elaboración del estudio previo y del análisis del sector	Durante la etapa de planeación
2	GENERAL	INTERNO	SELECCIÓN	Operacional	Inexistencia de oferentes por no cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos	Proceso declarado desierto Incumplimiento del Plan de Acción de la Subdirección	POSIBLE (3)	MODERADO (3)	6	ALTO	DNP	Elaboración detallada de los anexos técnicos y jurídicos de acuerdo con los estándares del sector y del mercado, y la definición de requisitos habilitantes que permitan la mayor participación de oferentes	IMPROBABLE (2)	MENOR (2)	4	BAJO	SI	Subdirección Administrativa y Grupo de Contratos	Desde la aprobación del Comité de Contratación	Hasta la adjudicación del contrato	Reuniones de las áreas involucradas en la elaboración del estudio previo y del análisis del sector	Durante la etapa de planeación y selección, hasta la adjudicación del contrato
3	GENERAL	EXTERNO	SELECCIÓN	Tecnológico	Fallas en la disponibilidad del Sistema de Contratación Pública – SECOP II (www.colombiacompra.gov.co)	Retraso o incumplimiento de los plazos legales para la publicación de los actos y/o documentos derivados del Informar de inmediato al SECOP II para activar plan de contingencia definido por esta Entidad	POSIBLE (3)	MODERADO (3)	6	ALTO	DNP	Verificación y seguimiento de la disponibilidad del Sistema de Contratación Pública– SECOP II (www.colombiacompra.gov.co)	RARO (1)	INSIGNIFICANTE (1)	2	BAJO	SI	Grupo de Contratación - Subdirección Administrativa	Desde la publicación del proceso en el SECOP II	Hasta la adjudicación del contrato	A través de la verificación de la disponibilidad del Sistema de Contratación Pública – SECOP II (www.colombiacompra.gov.co)	Cuando se requiera publicar actos y documentos derivados del proceso de selección y adjudicación del contrato
4	GENERAL	EXTERNO	EJECUCIÓN	Operacional	Demora por parte del contratista seleccionado en la firma del acuerdo en el plazo establecidos	Retraso en el inicio de la ejecución del contrato Alteración en la entrega del vehículo	POSIBLE (3)	MENOR (2)	5	MEDIO	DNP	Definición en los pliegos de los plazos perentorios para el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato / Seguimiento por parte del abogado del Grupo de Contratación	RARO (1)	INSIGNIFICANTE (1)	2	BAJO	SI	Grupo de Contratación	A partir de la adjudicación del contrato	Firma del contrato	Seguimiento en la etapa de perfeccionamiento y legalización de los contratos	Etapa de perfeccionamiento y legalización del contrato
5	ESPECÍFICO	EXTERNO	EJECUCIÓN	Operacional	Incumplimiento a las obligaciones contractuales, recargas electricas y mantenimiento tecnomecanico	Alteración en la prestación del servicio	IMPROBABLE (2)	MENOR (2)	6	ALTO	DNP / CONTRATISTA	Verificación continua de las actividades y obligaciones pactadas, en los términos y tiempos establecidos en el contrato; programación de recargas de acuerdo con los cronogramas por solicitud del supervisor, verificacion de la vigencia del el SOAT y seguro contra todo riesgo	EMPATE (1)	INSIGNIFICANTE (1)	2	BAJO	SI	Supervisor	Desde la suscripción del contrato	Hasta la liquidación del contrato	Seguimiento de los programaciones de recargas y verificacion tiempo y de polizas de acuerdo con los estandares establecidos	Durante la ejecución del contrato
6	ESPECÍFICO	EXTERNO	EJECUCIÓN	Operacional	Daños al vehiculo y a terceros por accidente	Alteración en la prestación del servicio e implicaciones legales	IMPROBABLE (2)	MAYOR (4)	6	ALTO	DNP / CONTRATISTA	Capacitacion y entrenamiento en la conduccion y mantenimiento preventivo del vehiculo. Utilizacion de las polizas	RARO (1)	INSIGNIFICANTE (1)	2	BAJO	SI	Supervisor Contractual	Desde la suscripción del contrato	Hasta la liquidación del contrato	Seguimiento de la capacitacion y verificacion del que el mantenimiento preventivo se realice de acuerdo con las instrucciones tecnicas del contratista	Durante la ejecución del contrato

PROBABILIDAD

	CATEGORÍA	VALORACIÓN
PROBABILIDAD	RARO (PUEDE OCURIR EXCEPCIONALMENTE)	1
	IMPROBABLE (PUEDE OCURIR OCASIONALMENTE)	2
	POSIBLE (PUEDE OCURIR EN CUALQUIER MOMENTO FUTURO)	3
	PROBABLE (PROBABLEMENTE VA A OCURIR)	4
	CASI CIERTO (OCURRE EN LA MAYORIA DE LAS CIRCUNSTACIAS)	5

IMPACTO DEL RIESGO

IMPACTO						
CALIFICACIÓN CUALITATIVA		Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual.	Afecta la ejecución del contrato sin afectar el beneficio para las partes	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la ejecución del objeto contractual	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual
CALIFICACIÓN MONETARIA		Los sobrecostos no representan más del uno por ciento (1%) del valor del contrato	Los sobrecostos no representan más del cinco por ciento (5%) del valor del contrato.	Genera un impacto sobre el valor del contrato entre el cinco (5%) y el quince por ciento (15%)	Incrementa el valor del contrato entre el quince por ciento (15%) y el treinta (30%) y	Impacto sobre el valor del contrato más del treinta por ciento (30%).
CATEGORIA	VALORACIÓN	Insignificante	Menor	Moderado	Mayor	Catastrófico
		1	2	3	4	5

VALORACIÓN DEL RIESGO

IMPACTO						
CALIFICACIÓN CUALITATIVA		Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente.	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual.	Afecta la ejecución del contrato sin afectar el beneficio ara las partes	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la ejecución del objeto contractual.	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual.
CALIFICACIÓN MONETARIA		Los sobrecostos no representan más del uno por ciento (1%) del valor del contrato.	Los sobrecostos no representan más del cinco por ciento (5%) del valor del contrato	Genera un impacto sobre el valor del contrato entre el cinco (5%) y el quince por ciento (15%)	Incrementa el valor del contrato entre el quince por ciento (15%) y el treinta (30%) y	Impacto sobre el valor del contrato más del treinta por ciento (30%).
CATEGORIA	VALORACIÓN	Insignificante	Menor	Moderado	Mayor	Catastrófico
		1	2	3	4	5
Raro (puede ocurrir excepcionalmente)	1	2	3	4	5	6
Improbable (puede ocurrir ocasionalmente)	2	3	4	5	6	7
Posible (puede ocurrir en cualquier momento futuro)	3	4	5	6	7	8
Probable (Probablemente va a ocurrir)	4	5	6	7	8	9
Casi cierto (ocurre en la mayoría de las circunstancias)	5	6	7	8	9	10

CATEGORÍA DEL RIESGO

Valoración del Riesgo	Categoría
8, 9 y 10	Riesgo Extremo
6 y 7	Riesgo Alto
5	Riesgo Medio
2,3 y 4	Riesgo Bajo

Garantías

Para el contrato de comodato no se exigirán garantías, teniendo en cuenta que el DNP será el COMODATARIO. Los riesgos asociados a su ejecución estarán cubiertos por la póliza de seguro del vehículo y el SOAT, que cubren el bien que será entregado en comodato. En caso de requerirse la afectación de la póliza de seguro del vehículo por hechos ocurridos durante la ejecución del contrato, el valor del deducible será asumido por el COMODANTE y en ningún caso podrá cobrar dichas sumas al COMODATARIO.

Teniendo en cuenta que el vehículo es un test drive, el SOAT para este tipo de automotores cubre cualquier riesgo o daño frente a terceros.

Indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial. (Ver el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en los Procesos de Contratación, M-MACPC-01, expedido por Colombia Compra Eficiente).
http://www.colombiacompra.gov.co/sites/default/files/manuales/cce_manual_acuerdos_comerciales_web.pdf

De acuerdo con lo establecido en el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente "Las Entidades Estatales deben determinar en la etapa de planeación si los Acuerdos Comerciales son aplicables al Proceso de Contratación que están diseñando y en caso de que sean aplicables, cumplir con las obligaciones derivadas de los mismos. Las Entidades Estatales que adelantan sus Procesos de Contratación con las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 no deben hacer este análisis en las modalidades de selección de contratación directa y de mínima cuantía." (subrayado y negrilla fuera de texto)

Por lo anterior el presente contrato de comodato, se entiende como una contratación directa y no aplica la realización del análisis de acuerdos comerciales.

SUPERVISION:

La supervisión de la ejecución y cumplimiento de las obligaciones contraídas por el DNP, estarán a cargo del Coordinador Grupo de Servicios Generales del **DNP**, o de la persona que designe la Coordinadora del Grupo de Contratación mediante memorando, de acuerdo con la solicitud de la dependencia. Para esos efectos, el supervisor estará sujeto a lo dispuesto en el numeral 1 del Artículo 4º y numeral 1º del artículo 26 de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 734 de 2002, la Ley 1474 de 2011, Resolución Interna 3870 de 2015, por medio de la cual se modificó el Manual de Contratación y las demás normas establecidas sobre la materia. El supervisor deberá estar registrado el SECOPII como comprador, de tal manera que le sea posible subir los informes y productos pactados en el presente contrato, a la plataforma.

LUGAR DE EJECUCIÓN Y DOMICILIO CONTRACTUAL

LUGAR DE EJECUCIÓN:

Las actividades se desarrollarán en la ciudad de Bogotá D.C.

DOMICILIO CONTRACTUAL:
El domicilio contractual será la Ciudad de Bogotá D.C.

DOCUMENTOS DEL CONTRATO

Los documentos que se citan a continuación determinan, regulan, complementan y adicionan las condiciones del contrato:

a. Estudios previos.
b. La propuesta del comodante
c. El contrato.
d. Los demás documentos expedidos en la etapa precontractual, contractual y post-contractual.

GRACE MICHAELS RUIZ
Subdirectora Administrativa

Reviso: Gabriel Moreno - Coordinador - Grupo de Servicios Generales Subdirección Administrativa
Elaboro: Farid Jaramillo Duarte - Abogado Contratista - Subdirección Administrativa