1.	OBJETO DEL CONTRATO

PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN – NIVEL CENTRAL Y QUE SE ENCUENTREN SUJETOS A ESTE REQUISITO, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES.

2.	NECESIDAD. PORQUÉ O PARA QUÉ SE REQUIERE EL BIEN, OBRA O SERVICIO.

La Fiscalía General de la Nación es una entidad de la rama judicial del poder público con autonomía administrativa y presupuestal, que tiene como función principal, brindar a los ciudadanos una cumplida y eficaz administración de justicia, así como dirigir y coordinar las funciones de policía judicial, adelantar el ejercicio de la acción penal, realizar la investigación de los hechos que revistan las características de un delito, dirigir, realizar y coordinar la investigación en materia de extinción de dominio, y participar en el diseño y ejecución de la política criminal del Estado, entre otras.

Dada la importancia de garantizar el derecho de acceso a la justicia de los habitantes del territorio nacional y proteger los derechos a la verdad y reparación de las víctimas de los delitos, la Fiscalía General de la Nación cuenta con treinta y cinco seccionales y ocho regionales distribuidas en todo el territorio nacional, que soportan el cumplimiento de las actividades propias del ejercicio de la acción penal, la misionalidad y la prestación de los servicios a cargo de la Entidad y el ejercicio de las labores transversales de apoyo, entre las que se encuentra el nivel central que abarca Bogotá D.C.

El Decreto 1737 de 1998, en su artículo 17, modificado por el artículo 4 del Decreto 2445 de 2000, el artículo 2 del Decreto 134 de 2001 y el Decreto 2209 de 1998, establece la facultad de asignar vehículos de uso oficial, con cargo a recursos del Tesoro Público, a quienes hagan parte del nivel directivo de la Entidad. A su vez, el numeral 8 del artículo 152 de la Ley 270 de 1996, en concordancia con el artículo 14 del Decreto 26 de 19982 y el numeral 6 del artículo 14B del Decreto 016 de 2014 adicionado por el artículo 35 del Decreto 898 de 2017, prevén la asignación de vehículos blindados y convencionales para la implementación de esquemas de seguridad para el (la) Fiscal General de la Nación, el(la) Vicefiscal General de la Nación, el nivel directivo de la Fiscalía General de la Nación y Ex – Fiscales Generales de la Nación, Ex - Vicefiscales Generales de la Nación y su familia, previo estudio de evaluación de amenaza y riesgo realizado por la Dirección de Protección y Asistencia de la Entidad, en atención a los procedimientos previstos en las Resoluciones 0-1704 de 2014 y 1006 de 2016 de la FGN.

El artículo 17 del Decreto 1737 de 1998, en concordancia con los numerales 3, 4 y 5 del artículo 14A del Decreto Ley 898 de 2017, autoriza la asignación de vehículos para el cumplimiento de las funciones judiciales e investigativas de la Fiscalía General de la Nación, conforme con los requerimientos operativos y a la normativa vigente. De igual manera, el Decreto Ley 016 de 2015 y la Resolución O-1006 de 2016, mediante los cuales se reglamenta el Programa de Protección a Testigos, Víctimas e Intervinientes en el proceso penal, así como a los servidores de la Fiscalía General de la Nación, disponen la provisión de vehículos convencionales y blindados a la Dirección de Protección y Asistencia como medios necesarios para el desarrollo de sus funciones misionales y la ejecución de las medidas de protección adoptadas.

En el marco de la garantía de bienestar y seguridad de los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación, se implementó para el nivel central una ruta circular, que suple las necesidades de desplazamiento de los funcionarios de la Fiscalía entre las diferentes sedes de la Entidad, así como para la atención de diligencias, reuniones o transporte de documentación, bienes, enseres o archivo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 14 del Decreto 26 de 1998.

Composición del parque automotor:

Para el desarrollo de dichas actividades, la Entidad cuenta con un parque automotor al servicio del Nivel Central, conformado por vehículos y motocicletas de diferentes marcas, tecnologías y características técnicas, incluyendo automotores blindados y no blindados, los cuales constituyen una herramienta fundamental para el desplazamiento de

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

servidores públicos, directivos, equipos de trabajo y personal misional en cumplimiento de sus responsabilidades institucionales.

El parque automotor objeto del presente proceso se encuentra agrupado de la siguiente manera:

Tabla N. 1 Composición del parque automotor al servicio del nivel central.

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
AUTOMÓVIL	290
BUS	2
BUSETA	2
CAMIÓN	6
CAMIONETA	246
CAMPERO	161
MICROBÚS	4
MOTOCICLETA	183
TRACTOCAMIÓN	1
TOTAL	**895**

(Fuente: Departamento de Transportes)

Nota: La información relacionada en la tabla N.1 corresponde a la composición del parque automotor a la fecha de estructuración del proceso. No obstante, durante la ejecución contractual las cantidades, marcas, líneas, modelos y demás características de los vehículos podrán variar como consecuencia de la dinámica propia de la gestión institucional, tales como procesos de desintegración física de vehículos, adquisiciones, donaciones, traslados u otras situaciones administrativas que incidan en la conformación del parque automotor.

Necesidad operativa del servicio.

La operación permanente del parque automotor institucional exige el cumplimiento oportuno de las obligaciones legales relacionadas con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, requisito indispensable para la circulación de los vehículos en el territorio nacional y para garantizar condiciones mínimas de seguridad vial, funcionamiento mecánico y control ambiental.

La realización oportuna de estas revisiones permite verificar el estado general de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automotores, así como las condiciones mecánicas, eléctricas, estructurales y ambientales requeridas para su operación, contribuyendo a la prevención de accidentes, a la protección de los servidores públicos que utilizan los vehículos institucionales y a la reducción de impactos ambientales asociados a las emisiones contaminantes.

La necesidad del servicio es permanente y se encuentra directamente asociada a los vencimientos periódicos de las certificaciones de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos y motocicletas que conforman el parque automotor institucional. Su incumplimiento impediría la circulación legal de los automotores afectados, generando restricciones operativas que podrían impactar el desarrollo oportuno de actividades misionales, investigativas, administrativas y de apoyo de la Entidad.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

En consecuencia, la Fiscalía General de la Nación, a través del Departamento de Transportes, debe garantizar que los vehículos y motocicletas sujetos a este requisito legal cuenten con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes vigente, con el propósito de asegurar su operación dentro de los parámetros de seguridad, legalidad y confiabilidad exigidos por la normativa aplicable.

Limitaciones de capacidad operativa de la Entidad.

De conformidad con la normatividad vigente, este servicio únicamente puede ser prestado por Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) debidamente habilitados y acreditados por las autoridades competentes, razón por la cual resulta necesario acudir a la contratación de un proveedor especializado que garantice la prestación del servicio bajo las condiciones técnicas, legales y operativas exigidas.

Por lo anterior, la Entidad requiere contratar la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para los vehículos y motocicletas que conforman el parque automotor institucional y que durante la ejecución contractual se encuentren obligados a realizar dicho procedimiento.

Sustento normativo.

La necesidad de adelantar la presente contratación encuentra fundamento en las disposiciones legales que regulan las condiciones técnicas y ambientales requeridas para la circulación de los vehículos automotores en el territorio nacional.

En este sentido, el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 201 del Decreto Ley 019 de 2012 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, establece la obligación de que los vehículos automotores se sometan periódicamente a la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, con el fin de verificar sus condiciones de seguridad vial, su adecuado estado de funcionamiento y el cumplimiento de las normas ambientales aplicables

De igual manera, el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 establece la periodicidad para la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y las revisiones posteriores de los vehículos automotores, de conformidad con su clase y antigüedad, así como las condiciones para su realización en Centros de Diagnóstico Automotor legalmente habilitados.

Por su parte, el artículo 53 de la misma ley dispone que la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes deberá efectuarse en Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) legalmente constituidos y habilitados, que cumplan las condiciones y requisitos establecidos por la normatividad expedida por las autoridades competentes

La Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, establecen las condiciones, requisitos y procedimientos aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

La Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, modificada parcialmente por la Resolución 20243040003125 de 2024, compila la regulación en materia de tránsito y contiene las disposiciones aplicables a la habilitación, acreditación, operación y control de los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los procedimientos relacionados con la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Adicionalmente, serán aplicables las Normas Técnicas Colombianas (NTC), los reglamentos técnicos expedidos por las autoridades competentes y los requisitos de acreditación establecidos por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o la entidad que haga sus veces, vigentes durante la ejecución contractual.

La Fiscalía General de la Nación ha expedido disposiciones internas que establecen responsabilidades relacionadas con la administración, operación, conservación y control del parque automotor institucional. En particular:

- Resolución No. 0615 de 2020 dispone que corresponde al Departamento de Transportes planificar, programar, coordinar y controlar las actividades relacionadas con la administración y operación del parque automotor institucional, incluyendo aquellas necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales asociadas a su uso y circulación.
- Resolución No. 1166 de 2021 asigna responsabilidades relacionadas con la administración, conservación, control y adecuado funcionamiento de los bienes que conforman el parque automotor institucional, comprendiendo la gestión de los trámites y servicios requeridos para mantener la habilitación legal y técnica de los vehículos de la Entidad.

En consecuencia, se hace necesario contratar el servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para los vehículos que conforman el parque automotor de la Fiscalía General de la Nación, con el propósito de asegurar el cumplimiento de la normativa vigente, garantizar condiciones seguras de operación y evitar las sanciones derivadas del incumplimiento de esta obligación legal.

Servicios complementarios requeridos

La experiencia obtenida en procesos contractuales anteriores ha permitido identificar la conveniencia de mantener servicios complementarios asociados al servicio de Revisión Técnico-Mecánica, tales como peritajes y revisiones preventivas y jornadas de capacitación en seguridad vial.

- **Peritajes y revisiones preventivas**
  Cuando la Entidad lo requiera, el contratista deberá prestar apoyo técnico ocasional mediante la emisión de conceptos básicos de diagnóstico, revisiones preventivas o evaluaciones generales del estado de los vehículos, de acuerdo con la capacidad técnica y operativa del Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), sin costo adicional para la Entidad.

  La prestación de estos apoyos técnicos estará asociada al objeto contractual y tendrá carácter ocasional, por lo que no constituirá una obligación permanente ni comprenderá actividades independientes de consultoría, avalúos, estudios especializados de ingeniería o diagnósticos que excedan las competencias y servicios propios del CDA.

- **Jornadas de capacitación en seguridad vial**
  El contratista deberá desarrollar, sin costo adicional para la Entidad, como mínimo una (1) jornada de capacitación por cada vigencia contractual, con una duración mínima de dos (2) horas, relacionada con temas de seguridad vial, inspección vehicular, prevención de accidentes, conducción segura o materias afines.

  La capacitación podrá realizarse de manera presencial o virtual, previa coordinación con la supervisión del contrato, y estará dirigida al personal que esta determine. La temática deberá ser diferente en cada vigencia

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

contractual.

Como soporte de cumplimiento, el contratista deberá presentar la evidencia de realización de la jornada, incluyendo material utilizado, registro de asistencia y registro fotográfico cuando aplique

Resultado esperado

Con la presente contratación se espera:

- Garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales relacionadas con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos y motocicletas institucionales.
- Mantener vigente la documentación requerida para la circulación del parque automotor.
- condiciones adecuadas de seguridad vial para conductores y usuarios.
- Verificar periódicamente las condiciones técnicas y mecánicas de los automotores, conforme a la normatividad vigente.
- Contribuir a la reducción de riesgos operacionales asociados a fallas mecánicas.
- Promover el cumplimiento de los estándares ambientales aplicables en materia de emisiones contaminantes.
- Evitar la inmovilización de vehículos por incumplimiento de obligaciones legales.
- Mantener la disponibilidad operativa del parque automotor institucional.
- Fortalecer los mecanismos de control, seguimiento y trazabilidad de las revisiones efectuadas.
- Contribuir a la conservación y protección de los bienes públicos puestos al servicio de la Fiscalía General de la Nación.

Escenario que se presentaría si no se realiza la contratación

De no adelantarse la presente contratación, la Fiscalía General de la Nación no podría garantizar la realización oportuna de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos y motocicletas de su parque automotor que se encuentren obligados a cumplir este requisito legal, generando riesgos de incumplimiento de la normatividad vigente en materia de tránsito, transporte, seguridad vial y control ambiental.

La ausencia de este servicio ocasionaría que los vehículos cuyas certificaciones se encuentren vencidas o próximas a vencer no puedan circular legalmente por las vías del territorio nacional, exponiendo a la Entidad a la imposición de sanciones, inmovilizaciones y demás consecuencias previstas en la normativa aplicable, con el consecuente impacto sobre la disponibilidad operativa del parque automotor institucional.

Así mismo, se limitaría la capacidad de la Entidad para verificar periódicamente las condiciones técnicas, mecánicas y ambientales de los automotores, incrementando los riesgos asociados a fallas en sistemas esenciales para la seguridad vial, tales como frenos, dirección, suspensión, iluminación y control de emisiones contaminantes, lo que podría afectar la seguridad de conductores, usuarios y terceros.

En consecuencia, la no ejecución del presente proceso contractual afectaría directamente la movilidad institucional y la disponibilidad de los vehículos requeridos para el desarrollo de actividades misionales, investigativas, operativas, administrativas y de apoyo, comprometiendo el cumplimiento oportuno de las funciones constitucionales y legales asignadas a la Fiscalía General de la Nación, así como la adecuada administración y conservación de los bienes públicos puestos a su servicio.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Justificación técnica de la contratación

La Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes constituye un requisito legal obligatorio para la circulación de los vehículos automotores y motocicletas sujetos a dicha obligación, así como un mecanismo de control orientado a garantizar el cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad vial y protección ambiental exigidas por la normativa vigente.

Adicionalmente, este procedimiento permite verificar el adecuado funcionamiento de los sistemas y componentes esenciales de los vehículos, tales como dirección, suspensión, frenos, alumbrado, estructura, llantas, sistema de emisiones contaminantes y demás elementos que inciden directamente en su operación segura y eficiente.

En consideración a que la Fiscalía General de la Nación en Nivel Central cuenta con un parque automotor destinado al cumplimiento de sus funciones misionales y administrativas, resulta indispensable garantizar que los vehículos y motocicletas mantengan vigente la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, cumpliendo así con los requisitos legales para su circulación y preservando condiciones adecuadas de seguridad, operatividad y protección ambiental.

Por lo anterior, se requiere contratar un CDA ubicado en Bogotá D.C debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), que garantice la prestación del servicio bajo criterios de objetividad, imparcialidad, trazabilidad, oportunidad, cobertura y cumplimiento normativo.

Así mismo, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 8 del Decreto 142 de 2023, la Entidad verificó la existencia de Acuerdos Marco de Precios e Instrumentos de Agregación de Demanda vigentes en la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) para el objeto a contratar, evidenciando que a la fecha no existe un instrumento aplicable para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

En consecuencia, la necesidad deberá atenderse mediante un proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica, por tratarse de un servicio de características técnicas uniformes y de común utilización, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos 2.2.1.2.1.2.1 al 2.2.1.2.1.2.6 del Decreto 1082 de 2015.

3.	FICHA RESUMEN					
Número del Estudio del Sector		460				
Dependencia solicitante		Departamento de Transportes, Subdirección de Bienes				
Fecha de Inicio del Estudio del Sector				2026	07	30
Fecha de finalización del Estudio del Sector				2026	08	18
Número de modificación	#1	Fecha entrega de la modificación		2026	08	18
Valor del Presupuesto Según el Resultado del Estudio del Sector				De conformidad con el Estudio de Mercado realizado, los topes		

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

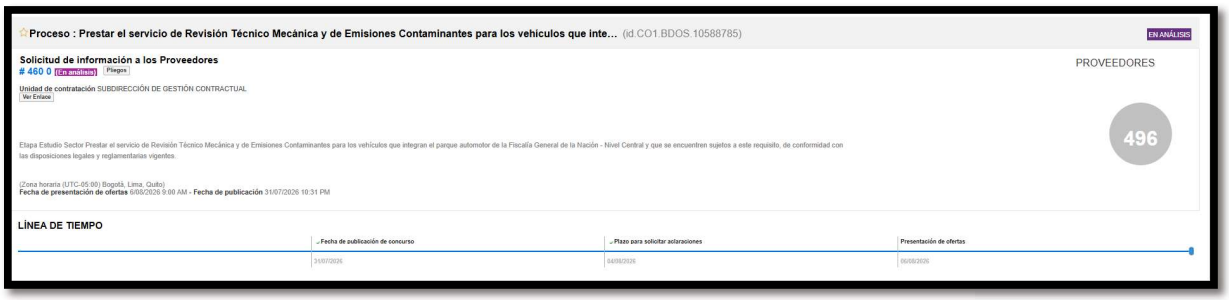
		establecidos por tipología de vehículo se relacionan en el anexo 3	
Inicio Estimado de la Ejecución	2026	12	01
Plazo de la Ejecución	Hasta 30 de noviembre de 2028		

4.	**FUENTES**
4.1	**COTIZACIONES** *(Descripción de cómo se utilizó).*

.

De conformidad con lo establecido en el literal c[1] del artículo 2.1.4.3.2.1. del Decreto 1600 de 2024, por medio del cual se establecen las acciones para la prevención de corrupción en la contratación pública, la Entidad creó el evento de cotización a través de la **"Solicitud de Información a Proveedores[2],** en el módulo de solicitud de información a proveedores, a fin de dar a conocer las condiciones del futuro proceso de selección, así como las especificaciones técnicas requeridas. Se evidencia que el mercado potencial está conformado por 496 empresas, tal como se muestra en la siguiente imagen. Es así, que durante el término de publicación **no** se recibieron cotizaciones a través de la plataforma SECOP II, lo anterior tal como consta en la siguiente imagen:

Así las cosas, se evidencia que el mercado potencial está conformado por 528 empresas, como se muestra en la siguiente imagen:



Posteriormente se amplió plazo de entrega de oferta en SECOP del 11 al 15 de agosto) – Segunda publicación. Sin que se presentaran ofertas.

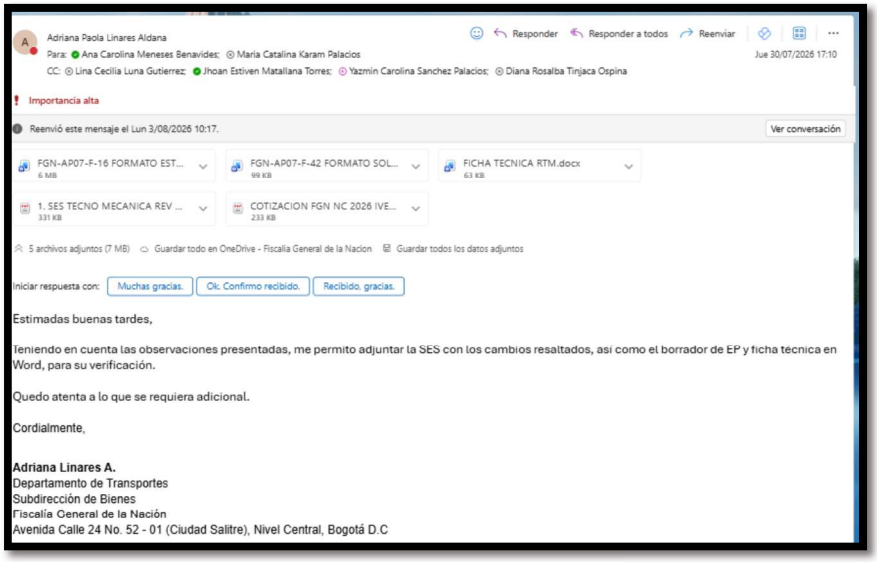
[1] c. ***Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios.*** *En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los documentos del proceso debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección.*

[2] https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.49020836&isFromPublicArea=True&isModal=False

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



El área solicitante remitió **dos (2)** cotizaciones, para la realización del presente Estudio del Sector de las firmas: **: 1) IVESUR 30julio (correo AT), 2) Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de Agosto (AT 3 AGOSTO)correo (AT).** Así las cosas, para las ofertas obtenidas es de aclarar que se le adjuntó la Ficha Técnica con las especificaciones solicitadas para la presentación de la oferta.



El objetivo del estudio es realizar un análisis de los precios ofertados por los Centros de Diagnóstico Automotriz y los topes establecidos por la Resolución 20243040003125 de 2024 Ministerio de Transporte, con el fin de determinar el tope máximo por valor unitario sin IVA ni pagos a terceros, que será asignado a cada una de las tipologías de vehículos, conforme a la necesidad manifestada y a la normatividad vigente en la materia.

La Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, modificada parcialmente por la Resolución 20243040003125 de 2024, compila la regulación en materia de tránsito y contiene las disposiciones aplicables a la habilitación, acreditación, operación y control de los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los procedimientos relacionados con la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Adicionalmente, serán aplicables las Normas Técnicas Colombianas (NTC), los reglamentos técnicos expedidos por las autoridades competentes y los requisitos de acreditación establecidos por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o la entidad que haga sus veces, vigentes durante la ejecución contractual

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Se recibieron un total de **DOS (2)** cotizaciones para realizar el Estudio del Sector.

1) IVESUR 30julio (correo AT),
2) Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de Agosto (AT 3 AGOSTO)correo (AT).

Así las cosas, para las ofertas obtenidas es de aclarar que se le adjuntó la Ficha Técnica con las especificaciones requeridas en la Ficha Técnica.

Teniendo en cuenta que, en el marco de la solicitud de cotización, fueron remitidas a los posibles oferentes las fichas técnicas junto con el formato de oferta económica, se entiende que los valores cotizados fueron estructurados con base en las especificaciones y condiciones técnicas allí establecidas. En consecuencia, con la presentación de la cotización, el proveedor manifiesta que su oferta económica corresponde a bienes y/o servicios que atienden integralmente los requerimientos definidos en las respectivas fichas técnicas.

En conclusión, las cotizaciones recibidas fueron estructuradas con base en las fichas técnicas y el formato de oferta económica remitidos a los proveedores, documentos en los cuales se establecieron las condiciones y requerimientos definidos por la Entidad. En este sentido, los valores ofertados contemplan los componentes asociados específicos en las fichas técnicas, por lo que su incidencia económica se entiende incorporada en los precios cotizados. Lo anterior permite contar con una base técnica y económica común para la estructuración y comparación objetiva de las ofertas.

Para adelantar el proceso, se tienen **DOS (2)** cotizaciones de empresa del sector que cuenta con la capacidad para la prestación de servicio del presente proceso. Se verificó que cumplen con las especificaciones solicitadas en la ficha técnica remitida por la Entidad, información que al mismo tiempo fue avalada por el área respectiva.

4.2	**HISTÓRICOS DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN** *(Escoger con "X" una opción)*	
Existen históricos, pero no serán tenidos en cuenta.	X	El proceso histórico FGN-NC-IPSE-0043-2024 se cita como un referente para establecer el valor tope mínimo de la tarifa teniendo en cuenta que las mismas se encuentran reguladas.
No existen históricos.		N/A
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta		.

Tabla 1
(Si en el cuadro anterior la opción escogida es No existen históricos, el cuadro que sigue se debe diligenciar con N/A en cada casilla).

Número de Proceso	FGN-NC-IPSE-0043-2024 (Presentación de oferta)
Fecha de Inicio del Proceso	2/12/2024
Modalidad de Selección	Selección abreviada subasta inversa
Objeto Contratado	PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN EN EL NIVEL CENTRAL PARA LOS AUTOMOTORES SUJETOS A ESTA REVISIÓN.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Cuantía del Contrato	362.407.060
Nombre o Razón Social del Contratista	IVESUR COLOMBIA S.A
Plazo de Ejecución	30/11/2026
Plataforma de Publicación	SECOP II
Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6952107&isFromPublicArea=True&isModal=False
Estado del Contrato	Proceso adjudicado y celebrado

4.3	**HISTÓRICOS DE OTRAS ENTIDADES DEL ESTADO** *(Escoger con "X" una opción)*	
Existen históricos, pero no serán tenidos en cuenta.	X	Se realizó la búsqueda en SECOP de procesos relacionados con el objeto del presente proceso, sin encontrar procesos con características exactas al proceso actual por lo que se deja sólo como referencia
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta.		N/A
No existen históricos		N/A

Tabla 2
(Si en el cuadro anterior la opción escogida es No existen históricos, el cuadro que sigue se debe diligenciar con N/A en cada casilla)

Entidad Contratante	DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA - SUBAFIN
Número de Proceso	229-GINREDCE-2025 (Manifestación de interés (Menor Cuantía)) (Presentación de oferta)
Fecha de Inicio del Proceso	30/05/2025
Modalidad de Selección	Selección abreviada menor cuantía
Objeto Contratado	SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA, EMISIÓN DE GASES PARA LOS VEHÍCULOS MULTIMARCA Y MOTOCICLETAS DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - DIMAR Y SUS CAPITANÍAS FLUVIALES, (CP15 "PUERTO CARREÑO", CP16 "LETICIA", CP17 "PUERTO INÍRIDA" CP19 "PUERTO LEGUIZAMO)
Cuantía del Contrato	273.663.338
Nombre o Razón Social del Contratista	AGROAUTOMOTORA SAS
Plazo de Ejecución	31/03/2026
Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8135632
Estado del Contrato	Proceso adjudicado y celebrado

Esta tabla número 2, podrá ser replicada tantas veces como procesos encontrados en los históricos, y que sean necesarios para hacer el análisis del sector del presente proceso

4.4	**VERIFICACIÓN TIENDA VIRTUAL DEL ESTADO COLOMBIANO**

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

¿Existe Acuerdo Marco de Precios o Instrumento de Agregación de Demanda para este producto o servicio?	SI		NO	X

Si su respuesta es afirmativa y no se va a usar, explique la razón

El área solicitante luego de revisar la Tienda Virtual afirma lo siguiente:

" Así mismo, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 8 del Decreto 142 de 2023, la Entidad verificó la existencia de Acuerdos Marco de Precios e Instrumentos de Agregación de Demanda vigentes en la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) para el objeto a contratar, evidenciando que a la fecha no existe un instrumento aplicable para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

En consecuencia, la necesidad deberá atenderse mediante un proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica, por tratarse de un servicio de características técnicas uniformes y de común utilización, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos 2.2.1.2.1.2.1 al 2.2.1.2.1.2.6 del Decreto 1082 de 2015."

BOLSA MERCANTIL – BMC

En virtud de la Circular 004 - 2021 de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente – CCE, y del Artículo 2 del Decreto 310 de 2021 que modifica el artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, el cual establece:

*"**Planeación de una adquisición en la bolsa de productos.** Cuando no exista un Acuerdo Marco de Precios para el bien o servicio requerido, las entidades estatales deben estudiar, comparar e identificar las ventajas de utilizar la bolsa de productos para la adquisición respectiva frente a la subasta inversa o a la promoción de un nuevo Acuerdo Marco de Precios con la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- para tales bienes o servicios, incluyendo el análisis del Proceso de Selección del comisionista, los costos asociados a la selección, el valor de la comisión y de las garantías. (...)"*

La entidad adelantó la respectiva consulta en el Sistema de Inscripción en Bolsa – SIBOL de la BOLSA MERCANTIL DE COLOMBIA donde se puede realizar verificación de más de 5.000 productos, servicios y/o commodities que puede negociar a través de su escenario.



Una vez verificados los bienes conforme con la denominación comercial y/o técnica requerida por la Entidad, se evidencia su inscripción dentro de la categoría de Servicios, no identificándose la posibilidad de adquirir este servicio.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Acorde con lo anterior, el proceso a través de la Bolsa Mercantil genera los siguientes costos asociados a la operación en Bolsa:



• **Variabilidad según el monto –** Registro en Bolsa y Compensación y Liquidación: Las tarifas de comisión son inversamente proporcionales al valor de la transacción, lo que significa que, a mayor valor del contrato, menor es el porcentaje de comisión. La Bolsa tiene rangos de negociación con porcentajes de tarifa decrecientes. Por ejemplo, para negociaciones de alto valor, el porcentaje de comisión es significativamente más bajo que para transacciones de menor cuantía.

• **Tarifas de comisión –** Sociedades Comisionistas de Bolsa: La Bolsa Mercantil de Colombia establece una tabla de tarifas de comisión que se aplican a la "punta vendedora" y a la "punta compradora". Las entidades estatales, al actuar como compradoras, deben considerar la tarifa correspondiente a la punta compradora. Esta tarifa es un porcentaje del valor total de la negociación.

5.	**ANÁLISIS DEL SECTOR**
5.1	**ASPECTOS GENERALES** *(Escoger la o las opciones que apliquen y explicar, caso contrario colocar N/A)*
5.1.1	**Técnicos**

Las especificaciones técnicas mínimas del objeto a contratar se encuentran definidas en el formato “Ficha técnica de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización”, elaborado en los términos del numeral 1 del artículo 2.2.1.2.1.2.1 del Decreto 1082 de 2015, el cual hace parte integral del proceso de selección y del contrato.

En consecuencia, el proponente deberá ofertar y acreditar el cumplimiento de la totalidad de las especificaciones técnicas mínimas allí previstas, mediante el diligenciamiento de la ficha y/o matriz de cumplimiento dispuesta por la Entidad y la anexión de los soportes técnicos que se requieran.

El proponente deberá cumplir con las especificaciones técnicas mínimas, de conformidad con la ficha técnica publicada en el SECOP.

La operación permanente del parque automotor institucional exige el cumplimiento oportuno de las obligaciones legales relacionadas con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, requisito indispensable para la circulación de los vehículos en el territorio nacional y para garantizar condiciones mínimas de seguridad vial, funcionamiento mecánico y control ambiental.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

La realización oportuna de estas revisiones permite verificar el estado general de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automotores, así como las condiciones mecánicas, eléctricas, estructurales y ambientales requeridas para su operación, contribuyendo a la prevención de accidentes, a la protección de los servidores públicos que utilizan los vehículos institucionales y a la reducción de impactos ambientales asociados a las emisiones contaminantes.

La necesidad del servicio es permanente y se encuentra directamente asociada a los vencimientos periódicos de las certificaciones de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos y motocicletas que conforman el parque automotor institucional. Su incumplimiento impediría la circulación legal de los automotores afectados, generando restricciones operativas que podrían impactar el desarrollo oportuno de actividades misionales, investigativas, administrativas y de apoyo de la Entidad.

En consecuencia, la Fiscalía General de la Nación, a través del Departamento de Transportes, debe garantizar que los vehículos y motocicletas sujetos a este requisito legal cuenten con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes vigente, con el propósito de asegurar su operación dentro de los parámetros de seguridad, legalidad y confiabilidad exigidos por la normativa aplicable.

La Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes constituye un requisito legal obligatorio para la circulación de los vehículos automotores y motocicletas sujetos a dicha obligación, así como un mecanismo de control orientado a garantizar el cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad vial y protección ambiental exigidas por la normativa vigente.
Adicionalmente, este procedimiento permite verificar el adecuado funcionamiento de los sistemas y componentes esenciales de los vehículos, tales como dirección, suspensión, frenos, alumbrado, estructura, llantas, sistema de emisiones contaminantes y demás elementos que inciden directamente en su operación segura y eficiente.

Revisión técnico-mecánica: importancia
La revisión técnico-mecánica es un proceso obligatorio que deben realizar los propietarios de vehículos para garantizar el cumplimiento de determinadas normas de tránsito. La revisión técnico-mecánica está enfocada a ciertos elementos técnicos y funcionales de los vehículos y su objetivo principal es verificar el estado y asegurar el cumplimiento de los estándares exigidos por las autoridades competentes
Seguridad vial.
Uno de los principales objetivos es garantizar una seguridad vial óptima, ya que con la revisión técnico-mecánica se busca evaluar y establecer posibles fallas o deficiencias que comprometen la integridad del conductor, sus ocupantes y demás agentes viales. Con un vehículo en buenas condiciones técnicas y mecánicas se reduce en un porcentaje considerable la posibilidad de ocasionar un accidente o siniestro.

Cumplimiento normativo.
En Colombia, al igual que en varios países del mundo la revisión técnico-mecánica cuenta con una importancia crucial, ya que es un requisito establecido por las autoridades de tránsito para circular por las vías. Esta revisión, al igual que un peritaje de vehículo es realizado por profesionales en sitios certificados y especializados, en el caso de la revisión técnico-mecánica un Centro de Diagnóstico Automotor es el encargado de hacer esta revisión y su precio varía de acuerdo al tipo de vehículo y modelo.

5.1.2	Económicos

Las diferentes actividades económicas desarrolladas en la economía colombiana se desagregan en tres grandes sectores económicos, los cuales a su vez agrupan actividades especializadas e independientes, donde se detalla i) sector primario (actividades económicas que se relacionan con la obtención de bienes y productos que provienen directamente de la

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

naturaleza), ii) sector secundario (industrial, forman parte todos aquellos procedimientos industriales que tienen el objetivo de transformar las materias primas obtenidas del primer sector (agrícola)) y iii) sector terciario (es el de prestación de servicios,).

"UVB 2024: interpretación de esta nueva unidad de valor y su uso en la clasificación de empresas
Con la emisión del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 2294 de 2023) algunas multas, tasas, sanciones y clasificaciones expresadas en términos de salarios mínimos legales vigentes —smmlv— que pasaron con la Ley 1955 de 2019 a determinarse en UVT o las que seguían midiéndose en smmlv, ahora serán estimadas en unidades de valor básico —UVB

¿Por qué se crea la UVB?
La UVB se crea con el propósito de tener una unidad de valor que se reajuste anualmente en un porcentaje equivalente a la variación del IPC sin tener en cuenta alimentos perecederos y procesados ni regulados que permita ser una mejor referencia para establecer: • Cobros. • Sanciones. • Tarifas. • Multas.

¿Ya no aplica la medición en smmlv o en UVT?
De acuerdo con los parágrafos 2 a 4 del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 la UVB no se tendrá en cuenta para sanciones, mediciones ni asuntos que tengan que ver con corte tributario, para lo cual seguirá vigente la medición con UVT.

No obstante, en los temas comerciales, contables y financieros expuestos en dicho artículo, se deberá usar la nueva unidad de valor UVB y se entiende derogado el uso de smmlv o UVT.

Valor Oficial: La UVB para el año 2026 está fijada en **$12.110 pesos colombianos**.
Base Legal: Su creación y reajuste anual se fundamentan en el **Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023** (Plan Nacional de Desarrollo).
Cálculo: Se incrementa utilizando exclusivamente la variación anual del IPC sin alimentos ni regulados certificado por el DANE (que para el periodo de corte a octubre fue del 4,83%).
Aplicación Obligatoria: Esta unidad reemplaza de manera general al salario mínimo (SMMLV) para tasar y liquidar los costos de **multas de tránsito**, tarifas de servicios públicos, requisitos financieros de empresas y sanciones del Estado.

Las tarifas de los trámites y las multas de tránsito correspondientes a la revisión técnico-mecánica se calculan multiplicando los valores estipulados en UVB por la tasa vigente de $12.110

La UVB es calculada, actualizada, certificada y publicada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y debe hacerlo antes del primero de enero

SE ANALIZAN DIFERENTES INDICADORES ECONÓMICOS QUE INFLUYEN EN LA ADQUISICIÓN DE BIEN Y/O SERVICIO:

Salario Mínimo Legal Mensual Vigente (SMLMV) en Colombia para 2026 se fijó en $1.750.905 COP, tras un incremento nominal del 23% decretado por el Gobierno. Junto con el auxilio de transporte de $249.095, el ingreso total mensual asciende a $2.000.000 COP. Este aumento supera ampliamente la inflación, representando una apuesta por el "salario vital".

Puntos Clave del Análisis 2026:

- Aumento Histórico: Es el mayor incremento real en cuatro décadas, superando la inflación observada en 2025 (5,10%) por más de 17 puntos porcentuales.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

- Ingreso Total: El ingreso base con auxilio de transporte ($249.095) se sitúa en $2.000.000 COP.
- Salario Integral: El salario mínimo integral para 2026 se estima en $22.761.765 COP.
- Impacto Económico: Expertos advierten sobre el aumento en los costos laborales y el posible impacto en la generación de empleo formal.
- Fundamentación: El Gobierno justifica el alza para reducir la brecha con el "salario vital" y mejorar la productividad.
- Costos para Empleadores: El aumento eleva los costos en seguridad social, cesantías, primas y, en general, la nómina, con un alto impacto en el sector formal.

LA INFLACIÓN

La inflación es el incremento general en el nivel de precios de la economía, está fuertemente relacionada con la cantidad de dinero circulante, con la capacidad de producción de la economía, el desempleo y las variaciones del tipo de cambio.

Para medir la tasa de inflación, los dos métodos más utilizados son el deflactor del PIB y el índice de precios al consumo (IPC). El objetivo del IPC es medir el coste de la vida y los efectos de la inflación en los consumidores individuales.

La inflación puede generar un aumento en los precios, lo que puede afectar la demanda. Sin embargo, la industria puede mitigar este impacto a través de estrategias como la diversificación de proveedores, la optimización de gastos operativos y la adaptación de precios.

La inflación en Colombia para 2026 enfrenta una reaceleración proyectada, con expectativas al alza que superan el 6%, rompiendo la tendencia de reducción anterior. Este comportamiento se explica por el impacto del aumento del salario mínimo y presiones en servicios, lo que obligaría al Banco de la República a mantener tasas de interés elevadas para controlar la persistencia de los precios.

•

- Proyección 2026: Las proyecciones iniciales se han ajustado, situando la inflación anual en torno al 6,4% - 6,7% a cierre de 2026.
- Impacto Salarial: El aumento del salario mínimo de 2026 se considera un factor clave que presiona al alza los costos, siendo percibido no como un choque transitorio, sino como un elemento de alto impacto en las expectativas.
- Política Monetaria (BanRep): La junta directiva del Banco de la República enfrenta el desafío de subir tasas de interés, con proyecciones de tasa de intervención acercándose al 11,25%.
- Factores Clave: Además del salario, los costos de energía, servicios públicos y el ajuste en el valor de la gasolina (precios indexados) contribuyen a la presión inflacionaria.
- Contexto de la Meta: El país completaría seis años consecutivos por encima del rango meta del banco central (que es del 3%), debilitando la credibilidad de la meta de inflación objetivo.

El año 2026 se presenta más complejo para la inflación, con una inflación que se "para" o sube, contrarrestando la reducción observada a finales de 2025.

Escenario base de pronóstico para los próximos meses

Para 2026, la inflación en Colombia enfrenta presiones al alza, proyectándose un cierre entre el 5,0% y 6,5% (por encima de la meta del Banco de la República). El aumento del 23% en el salario mínimo y los servicios son motores principales, obligando a tasas de interés altas que podrían subir al 10%–10.25%.

Escenario Base y Pronóstico para los próximos meses de 2026:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Proyección de Cierre: Los analistas han ajustado al alza las expectativas, situando la inflación anual para finales de 2026 en niveles superiores al 5% o 6%, alejándose de la meta del 3% del Banco de la República.

- ⇒ Influencia del Salario Mínimo: El alto ajuste en el salario mínimo nacional (23%) ha generado un choque de costos significativo en la economía, siendo el principal factor de riesgo para la inflación de servicios y la indexación de precios.
- ⇒ Inflación de Servicios: Los servicios, incluyendo restaurantes y transporte, mantienen presiones constantes, impidiendo que la inflación baje rápidamente.
- ⇒ Política Monetaria: Ante la persistencia de la inflación, el Banco de la República ha tenido que reaccionar aumentando las tasas de interés, que se sitúan cerca del 10,25% a inicios de 2026, lo que implica un escenario de costos financieros elevados.
- ⇒ Alimentos: Aunque han tenido comportamientos mixtos, el efecto de los regulados y el aumento en los costos de insumos siguen presionando la inflación total.
- ⇒ En resumen, el inicio de 2026 ha demostrado que la inflación persiste por encima del rango meta, lo que obliga a mantener políticas contractivas.

Impacto de la inflación en las empresas:

La inflación en Colombia para 2026, presionada por un significativo aumento del 23% en el salario mínimo decretado, impacta a las empresas con mayores costos laborales, márgenes reducidos y una alta presión sobre los precios finales. Se estima una inflación cercana al 6,4% - 6,5%, generando riesgos de desempleo y reducción en la inversión.

Principales impactos en las empresas (2026):

- Aumento de Costos Operativos: El incremento del salario mínimo ($1.750.905 + auxilio de transporte) presiona al alza los costos, especialmente en sectores formales e intensivos en mano de obra.
- Reducción de Márgenes de Utilidad: Las empresas, particularmente en construcción y consumo, encuentran dificultades para trasladar el aumento de costos al precio final, deteriorando su rentabilidad.
- Riesgo de Desempleo e Informalidad: Fedesarrollo estima una pérdida de hasta 600.000 empleos formales debido al alto ajuste salarial, presionando la sostenibilidad empresarial.
- Presión Financiera y Alta Tasa de Interés: Las empresas enfrentan un escenario de tasas de interés elevadas y mayores retos de financiación.
- Indexación de Precios: El salario mínimo actúa como ancla, provocando un aumento en tarifas y contratos, lo que dificulta la convergencia de la inflación a la meta del Banco de la República.

Estrategias de Adaptación:

Las empresas buscan eficiencia a través de la adopción de tecnología, automatización de nómina y optimización de procesos para mitigar el impacto en los márgenes

La inflación en Colombia para 2026 se proyecta con una moderación lenta, situándose por encima del rango meta del Banco de la República (alrededor de 6% - 6.5%), lo que limitará el crecimiento económico a un moderado 2.5% - 2.9%. Este contexto de alta inflación y tasas de interés persistentes presionará el consumo y la inversión.

- Inflación y Tasas: Las expectativas de inflación han subido, con pronósticos que la sitúan entre el 6,19% y el 6,7% al finalizar 2026, lo que obliga a mantener las tasas de interés de intervención elevadas, posiblemente hacia el 11,25%.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

- Crecimiento Económico (PIB): Se estima un crecimiento económico de aproximadamente 2,8% - 2,9% para 2026. Aunque hay una recuperación frente a 2025 (2,5% - 2,9%), el alto costo de vida y el impacto de los ajustes salariales (salario mínimo) frenan una expansión más acelerada.
- Factores de Impacto: Los mayores retos son la indexación de contratos, la rigidez en precios de servicios y energía, y la política monetaria contractiva necesaria para anclar las expectativas.
- Mercado Laboral y Costos: El aumento de los costos laborales presiona la creación de empleo, con riesgo de mayor informalidad y desaceleración en la contratación de empresas.

En resumen, la persistencia inflacionaria en 2026 actuará como un freno, forzando al Banco de la República a equilibrar la reactivación con la estabilidad de precios

Desafíos para las Empresas

Efecto en inflación

El incremento del 23,0 % del SMMLV se trasladaría a los precios al consumidor durante 2026 a través de tres principales canales:

1. Elevaría los costos laborales de las empresas, en particular en sectores formales e intensivos en trabajo, presionando al alza los precios finales.
2. El mayor ingreso de los hogares que devengan alrededor de un salario mínimo sostendría el consumo, en particular en servicios, donde la desinflación suele ser más lenta.
3. El salario mínimo actúa como ancla para otros salarios, contratos y tarifas, reforzando los mecanismos de indexación y estableciendo un “piso” en la formación de precios que retrasa la convergencia hacia la meta inflacionaria.

Efecto en finanzas públicas

Un aumento elevado del salario mínimo también tiene algunas implicaciones relevantes para las finanzas públicas, dado su papel como referencia para múltiples componentes del gasto del Estado:

1. Encarece el sistema pensional, ya que la pensión mínima está ligada al salario mínimo, aumentando el costo fiscal de los subsidios.
2. Afecta transferencias y programas sociales cuyos montos o criterios de elegibilidad se expresan en términos de SMMLV (por ejemplo, subsidios de vivienda o beneficios asociados a umbrales de ingreso), elevando apropiaciones o reduciendo cobertura si el presupuesto no crece al mismo ritmo.
3. Puede incrementar el costo de la nómina pública, tanto a nivel nacional como territorial, en entidades donde los contratos se actualizan con referencias nominales

Efecto en mercado laboral

Los estimativos del Banco de la República advierten que los incrementos reales del salario mínimo reducen la creación de empleos formales: cada punto porcentual adicional en el SMMLV disminuye en una magnitud similar las contrataciones. Esto limita la demanda laboral y dificulta reducir la informalidad (55,8 % en promedio durante el 2025).
Como resultado, los incrementos elevados del salario mínimo incentivan la creación de empleos de baja calidad y menores aportes a salud y pensiones. Además, el aumento definido para 2026 presiona la estabilidad de las empresas pequeñas al elevar costos y restringir su capacidad de contratación, lo que incrementa los desafíos para la formalización laboral y la competitividad.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

En conclusión, el aumento definido para el salario mínimo marca un hito sin precedentes, con implicaciones negativas para la inflación, las finanzas públicas y el mercado laboral.
Aunque busca preservar el poder adquisitivo, introduce riesgos macroeconómicos relevantes que elevan la probabilidad de un ciclo alcista de tasas de interés por parte del Banco de la República durante la primera mitad del 2026.

Tasa representativa del Mercado:

La TRM impacta en: todo lo relacionado con la fluctuación cambiaria en los precios, tanto de importación como de exportación y por otra parte tiene que ver con la planificación empresarial.

En el primer caso la variación de la tasa representativa del mercado puede ser determinante tanto en las ventas como en las compras de la empresa. Esto influirá en el flujo de caja de la empresa. Y puede ser determinante en la rentabilidad de la misma.

En relación con la planificación empresarial, la tasa es un indicador que muestra un comportamiento de la economía. Viene a ser un dato importante para planificar distintos procesos de negocios de la empresa. Bien por un lado o por otro, saber qué es la TRM y estar al día con sus fluctuaciones, es muy, pero muy conveniente para cualquier empresa

Así las cosas, es evidente que la tasa representativa del mercado (TRM) tiene un impacto especialmente en contextos de depreciación de la moneda local. Si se produce una depreciación, los costos de importación, que a menudo se negocian en divisas extranjeras como el dólar, aumentan considerablemente. Esto puede llevar a un incremento en los precios finales de los productos, afectando tanto a las empresas distribuidoras como a los consumidores, y potencialmente reduciendo la demanda debido al encarecimiento de los productos tecnológicos. Además, las empresas del sector pueden enfrentar desafíos en sus márgenes de ganancia y en su capacidad para competir en el mercado.

A principios de febrero de 2026, la TRM en Colombia muestra una marcada tendencia bajista, con una depreciación acumulada del dólar superior al 3% en el año, situándose frecuentemente por debajo de los $3.700 COP. Este comportamiento se debe al aumento en la oferta de divisas y dinámicas internas, moderándose hacia un comportamiento lateral.

Causas principales de la caída

Factores internacionales: La expectativa de disminución de las tasas de interés por parte de la Reserva Federal (FED) de EE. UU. ha debilitado el dólar a nivel global, favoreciendo el flujo hacia monedas emergentes. Flujo de capitales: El atractivo de los altos rendimientos financieros en Colombia ha fomentado la entrada de divisas, aumentando la oferta de dólares en el mercado local. Revisión de proyecciones: Ante el constante descenso, firmas y bancos de inversión han recortado sus proyecciones de tasa de cambio para el tercer trimestre, ajustando sus estimaciones iniciales de $3.800 hasta promediar los $3.300 Impactos y perspectivas esta revaluación del peso colombiano abarata los productos importados y beneficia a los viajeros en el exterior. Sin embargo, representa un reto para los exportadores nacionales, quienes reciben menos pesos por sus ventas en el extranjero, y reduce el valor de las remesas enviadas al país.

Impacto del aumento del salario mínimo en las empresas

El aumento del salario mínimo impacta estructuralmente a las empresas, elevando costos laborales y de producción, lo que obliga a revisar presupuestos. Principalmente, las mipymes enfrentan mayores presiones en sus márgenes y flujo de caja. Esto puede provocar aumentos en precios al consumidor (inflación), sustitución de mano de obra por tecnología o, en casos críticos, reducción del empleo formal y aumento de la informalidad.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El aumento del salario mínimo, especialmente con incrementos altos (como el 23.7% proyectado para 2026 en Colombia), presiona a las mipymes a aumentar sus costos operativos y de producción. Esto genera la necesidad de elevar precios, reducir personal o arriesgarse a la informalidad para mantener la competitividad.

Los impactos específicos incluyen:

Mayor carga en costos laborales: El aumento del salario mínimo eleva los pagos de seguridad social, primas, vacaciones y, en algunos casos, horas extras, elevando significativamente los costos operativos mensuales.
Ajustes de precios o reducción de personal: Para mantener la rentabilidad, estas empresas pueden verse obligadas a incrementar los precios de sus productos o, en su defecto, reducir su equipo de trabajo.
Riesgo de informalidad: La incapacidad de cumplir con los nuevos costos de contratación puede llevar a algunas empresas a operar bajo la informalidad.
Menor margen fiscal: Las empresas, incluyendo las pequeñas y medianas que venden productos específicos como osarios, pueden enfrentar una reducción de su margen de utilidad.

Los indicadores económicos que influyen directamente en la proyección y estructuración de este proceso contractual son los siguientes:

1. Indicadores de Actualización Legal (Indexación Directa)
- Unidad de Valor Básico (UVB): Es el indicador principal del contrato. Determina de forma legal la base tarifaria que los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) pueden cobrar La Ley.
- IPC sin Alimentos ni Regulados: Este indicador específico del DANE es la variable económica que utiliza el Ministerio de Hacienda para calcular el incremento anual de la UVB Resolución 3488 del 31 de diciembre de 2025.

2. Indicadores de Costos Operativos y de Mercado
- Índice de Precios al Consumidor (IPC General): Mide la inflación general del país. Afecta los costos indirectos del contrato, tales como los traslados de los vehículos del parque automotor hacia las pistas de revisión.
- Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV): Influye directamente en los costos de mano de obra de los CDA (técnicos de línea y de pista). Un alza fuerte presiona a los CDA a fijar sus precios en el límite superior del rango legal La Ley.
- Tasa Representativa del Mercado (TRM / Dólar): Impacta el costo de reposición de los insumos tecnológicos de los CDA. Los analizadores de gases, opacímetros y el software de control son importados y cotizados en dólares.

3. Indicadores de Tasas Administrativas de Terceros
- Tarifas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): Valores fijos indexados anualmente que se transfieren al Estado por cada prueba realizada.
- Derechos de la Plataforma RUNT: Es la tarifa transaccional digital que cobra el sistema por el cargue de la información y validación de la firma digital.

Empresas y servicios en el mercado
En el mercado colombiano, la prestación de este servicio está a cargo de empresas privadas y mixtas constituidas como **Centros de Diagnóstico Automotor (CDA)**, los cuales deben estar plenamente habilitados por el Ministerio de Transporte y acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

1. Principales Empresas del Mercado (Ejemplos de CDA)

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Existen cientos de CDA distribuidos en todo el territorio nacional, entre los que destacan redes con múltiples sedes y amplia cobertura:

- DiagnostiYÁ: Red con amplia presencia y múltiples sedes en Bogotá y municipios de la sabana, especializada en atención rápida para todo tipo de vehículos (motos, livianos y pesados).
- AutoMás: Una de las empresas con mayor trayectoria nacional, que además del servicio de CDA ofrece peritajes comerciales e inspecciones asegurables.
- CDA Inteco: Reconocido en el mercado por sus servicios de valor agregado, como salas VIP con internet, cafetería y seguimiento digital del estado de la prueba en tiempo real.
- CDA Ingeniería: Enfocados en la atención corporativa y flotas de transporte público o empresarial.
- CDA Revi Tech: Empresa del sector orientada al cumplimiento normativo estricto y la preservación ambiental mediante equipos de última tecnología para vehículos livianos y motocicletas.

2. Servicios Ofrecidos en el Mercado

Los centros de diagnóstico no solo prestan el servicio obligatorio normativo, sino que segmentan su portafolio en varias líneas de negocio:

- **Revisión Técnico-Mecánica y de Gases Obligatoria (RTM):** El servicio principal exigido por la ley para validar frenos, luces, suspensión, dirección, estado del chasis y los topes de gases contaminantes u opacidad.
- **Revisiones Preventivas Contractuales:** Inspecciones solicitadas con frecuencia por entidades del Estado o empresas logísticas antes de que venza el término legal, con el fin de auditar la seguridad vial de sus flotas vehiculares.
- **Peritajes Técnicos Especializados:** Servicios comerciales para evaluar el estado real de un vehículo usado antes de un proceso de compraventa (no genera certificado RUNT, pero sí un dictamen comercial).
- **Servicios de Alistamiento Exclusivo:** Alianzas estratégicas entre plataformas digitales (como las opciones de agendamiento de R5) y los CDA para ofrecer diagnósticos pre-revisión, evitando que el usuario sea rechazado y deba volver en un segundo intento.

5.1.3	Regulatorios

El contratista deberá cumplir durante toda la ejecución contractual con la normativa ambiental, sanitaria y de seguridad aplicable a la actividad desarrollada por los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), manteniendo vigentes las siguientes certificaciones y acreditaciones:

- Certificación Ambiental para la habilitación del CDA (CAR)
- Acreditación ONAC en líneas de motocicletas, vehículos livianos y vehículos pesados.

Así mismo, deberá garantizar la adecuada gestión de los residuos que se generen como consecuencia de la prestación del servicio, de conformidad con la normativa ambiental vigente, así como mantener condiciones locativas, operativas y de seguridad que permitan la adecuada atención de los vehículos y del personal que participe en la ejecución contractual. El cumplimiento de las obligaciones ambientales y sanitarias será responsabilidad exclusiva del contratista.

El artículo 51 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 201 del Decreto Ley 019 de 2012 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, establece la obligación de que los vehículos automotores se sometan periódicamente a la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, con el fin de verificar sus condiciones de seguridad vial, su adecuado estado de funcionamiento y el cumplimiento de las normas ambientales aplicables

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

De igual manera, el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 establece la periodicidad para la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y las revisiones posteriores de los vehículos automotores, de conformidad con su clase y antigüedad, así como las condiciones para su realización en Centros de Diagnóstico Automotor legalmente habilitados.

Por su parte, el artículo 53 de la misma ley dispone que la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes deberá efectuarse en Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) legalmente constituidos y habilitados, que cumplan las condiciones y requisitos establecidos por la normatividad expedida por las autoridades competentes

La Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, establecen las condiciones, requisitos y procedimientos aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

La Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, modificada parcialmente por la Resolución 20243040003125 de 2024, compila la regulación en materia de tránsito y contiene las disposiciones aplicables a la habilitación, acreditación, operación y control de los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los procedimientos relacionados con la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

Adicionalmente, serán aplicables las Normas Técnicas Colombianas (NTC), los reglamentos técnicos expedidos por las autoridades competentes y los requisitos de acreditación establecidos por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o la entidad que haga sus veces, vigentes durante la ejecución contractual

La Fiscalía General de la Nación ha expedido disposiciones internas que establecen responsabilidades relacionadas con la administración, operación, conservación y control del parque automotor institucional. En particular:

- Resolución No. 0615 de 2020 dispone que corresponde al Departamento de Transportes planificar, programar, coordinar y controlar las actividades relacionadas con la administración y operación del parque automotor institucional, incluyendo aquellas necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales asociadas a su uso y circulación.
- Resolución No. 1166 de 2021 asigna responsabilidades relacionadas con la administración, conservación, control y adecuado funcionamiento de los bienes que conforman el parque automotor institucional, comprendiendo la gestión de los trámites y servicios requeridos para mantener la habilitación legal y técnica de los vehículos de la Entidad.

ANÁLISIS DE LA MODALIDAD

Para analizar la modalidad de contratación utilizada para el presente proceso, se realizó la consulta en las bases de datos abiertos de SECOP II, evidenciando las siguientes modalidades de contratación utilizadas por las Entidades Públicas, así:

Entidad	Nombre del Procedimiento	Descripción del Procedimiento	Modalidad de Contratación	Fecha Adjudicación	Valor Total Adjudicación	Nombre del Proveedor Adjudicado	URLProceso	Estado Resumen

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

MUNICIPIO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO; PREDICTIVO Y CORRECTIVO QUE INCLUYE REPUESTOS; REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIÓN DE GASES PARA VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (PARA EL MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO, PREDICTIVO Y CORRECTIVO QUE INCLUYE REPUESTOS, REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIÓN DE GASES PARA VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (PARA EL MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES) DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL SANTA FE DE ANTIOQUIA Y VEHÍCULOS DE LA FUERZA PUBLICA, EN LA MODALIDAD DE MONTO AGOTABLE	Selección Abreviada de Menor Cuantía	02/23/2026	$490,250,000	TALLER AUTOWASH MULTISERVICIOS S.A.S	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10027290	Adjudicado
IGAC Sede Central *	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA MANTENIMIENTO DE VEHÍCULO	2620.7 - Prestación de servicios de mantenimiento preventivo, correctivo con suministro de repuestos, mano de obra calificada y realización de la revisión técnico-mecánica para el vehículo de la dirección territorial Sucre.	Mínima cuantía	07/03/2026	$6,334,626	TALLER JULIO MEJIA SAS	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10427588	Adjudicado
MUNICIPIO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO; PREDICTIVO Y CORRECTIVO QUE INCLUYE REPUESTOS; REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIÓN DE GASES PARA VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (PARA EL MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO, PREDICTIVO Y CORRECTIVO QUE INCLUYE REPUESTOS, REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIÓN DE GASES PARA VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (PARA EL MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES) DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL SANTA FE DE ANTIOQUIA Y VEHÍCULOS DE LA FUERZA PUBLICA, EN LA MODALIDAD DE MONTO AGOTABLE	Selección Abreviada de Menor Cuantía	11/11/2025	$200,000,000	TALLER AUTOWASH MULTISERVICIOS S.A.S	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.9044584	Adjudicado
SENA REGIONAL SANTANDER Grupo Administrativo CA	Mantenimiento Parque Automotor CA	Contratar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, revisión técnico-mecánica de Aulas Móviles, maquinaria agrícola, y los vehículos que conforman el parque automotor del Centro Agroturístico Regional Santander.	Mínima cuantía	05/04/2026	$89,249,000	ELECTRO BOOSTER S.A.S	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10228648	Adjudicado

5.1.4 Otros

✓ **Registro de productores de bienes nacionales**

VENTANILLA ÚNICA DE COMERCIO EXTERIOR

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

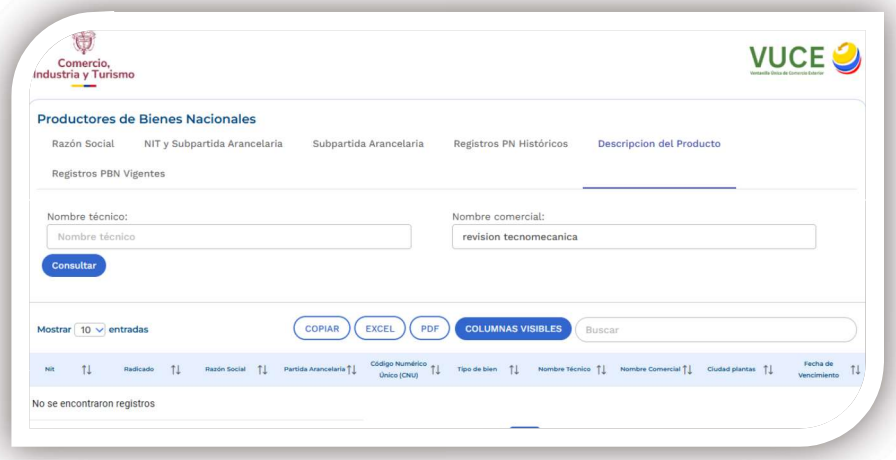
En observancia a lo establecido en la Ley 816 de 2003, "Por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública", reglamentada por los Decreto 2473 de 2010 y el Decreto 019 de 2012, mediante los cuales se establece la obligación de incorporar criterios objetivos orientados a apoyar la industria nacional; se realizó consulta de los bienes a adquirir en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el fin de verificar la existencia de producción nacional y garantizar el cumplimiento del mandato legal de priorizar la industria nacional dentro de las compras públicas, como resultado, se evidenció que para el proceso objeto de contratación del presente Estudio del Sector no existen bienes de producción nacional, tal como se muestra a continuación:

Una vez realizado el análisis en el presente Estudio del Sector se pudo determinar qué NO se encontraron bienes nacionales incluidos en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, para el suministro de los bienes objeto del presente proceso de contratación, aplicando la noción de bienes del artículo 1 del Decreto 2680 de 2009.

Como evidencia de lo anterior se presenta la siguiente información:

https://www.vuce.gov.co/servicios/registro-de-productores-y-bienes-nacionales

revisión técnico- mecánica



Cabe resaltar, que la implementación de este procedimiento contribuye a la transparencia y seguridad jurídica en la evaluación de ofertas. Además, orienta el gasto público hacia el fortalecimiento de la capacidad productiva interna y la generación de empleo, armonizando el proceso contractual con la política pública de fomento industrial y asegurando que la selección del contratista se realice bajo principios de selección objetiva y eficiencia en el uso de los recursos estatales.

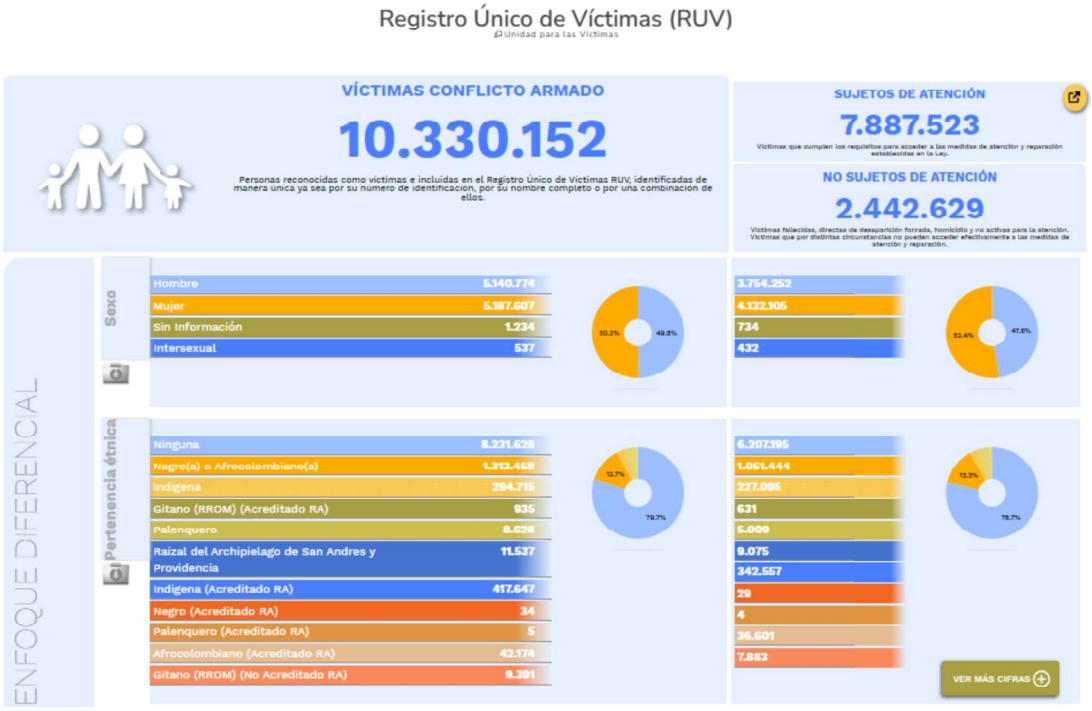
Para la selección del contratista la entidad aplicará los principios de economía, transparencia y responsabilidad definidos en la Ley 80 de 1993, en su Manual de Contratación, y demás postulados y normas concordantes que rigen la función administrativa.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

✓ **DETERMINACIÓN DE CRITERIOS POR POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN, SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL (LEY 2069 DE 2020)**

De conformidad con lo establecido en la Ley 2069 de 2020, orientada a promover el emprendimiento, el crecimiento empresarial y la inclusión productiva de poblaciones vulnerables, la entidad tuvo en cuenta la información reportada en el Registro Único de Víctimas (RUV)[3] y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[4].

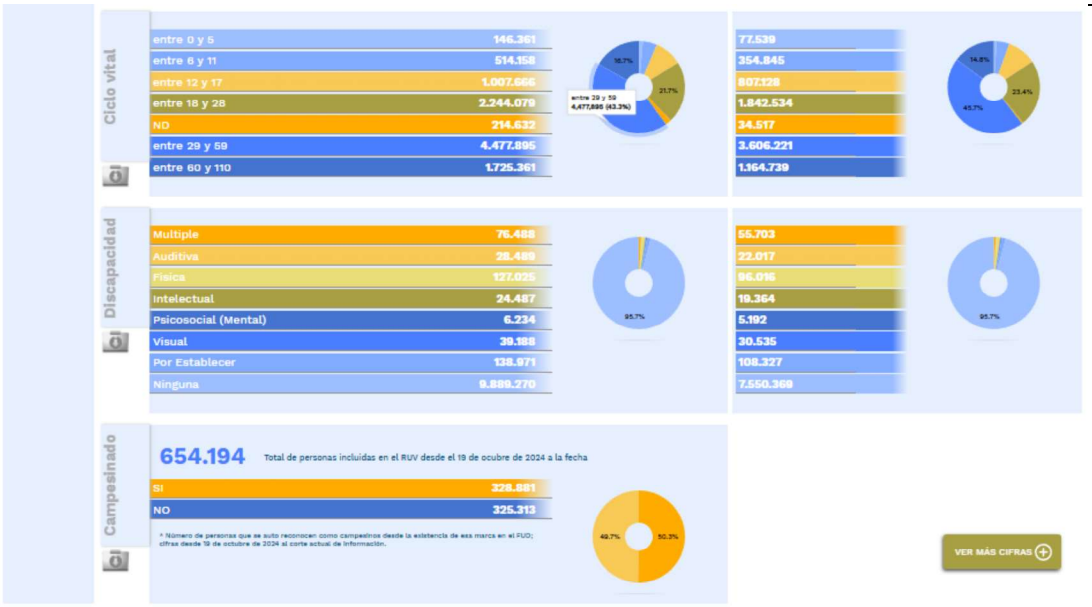
En relación con las personas que han sido desplazadas de sus hogares como consecuencia del conflicto armado, hechos de violencia y demás circunstancias que las ubican como sujetos de especial protección constitucional, el Registro Único de Víctimas (RUV) reporta un total de **10.330.152** víctimas, de las cuales **7.887.523** corresponden a sujetos de especial atención, esto es, personas que cumplen con los requisitos para acceder a las medidas de atención, asistencia y reparación previstas en la ley.



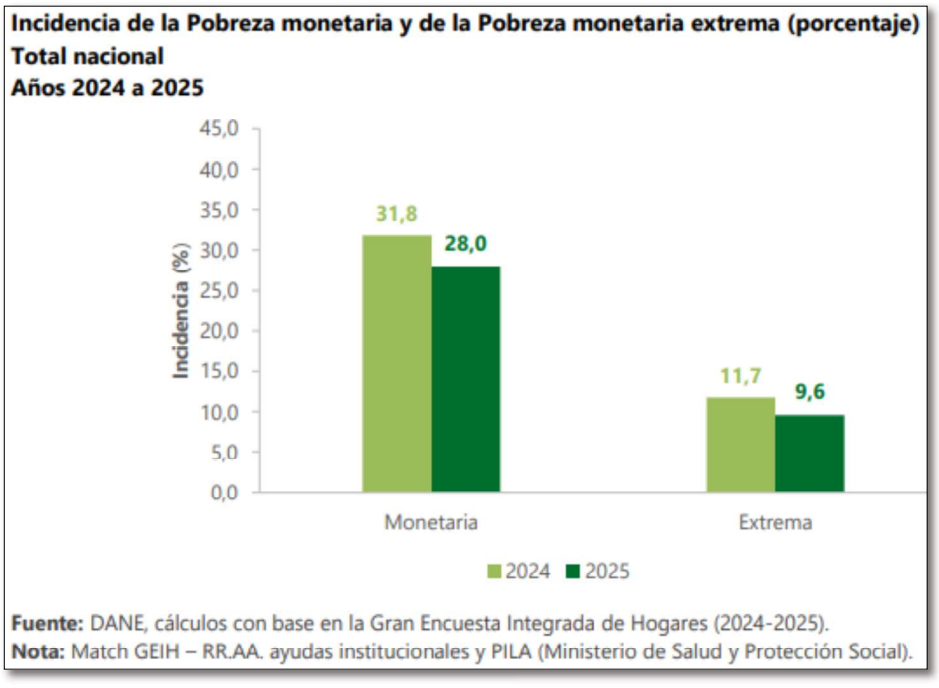
[3] https://www.unidadvictimas.gov.co/registro-unico-de-victimas-ruv/

[4] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PM/cp-PM-2025.pdf

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



En 2025, en el total nacional, la pobreza monetaria fue del 28,0% y la pobreza monetaria extrema fue del 9,6%:



En 2025, la pobreza monetaria fue 3,8 puntos porcentuales menor a la registrada en 2024, cuando fue de 31,8%. • En 2025, la pobreza monetaria extrema fue 2,1 puntos porcentuales menor a la registrada en 2024, cuando fue del 11,7%. • En las cabeceras, la pobreza monetaria pasó del 28,6% en 2024 al 24,6% en 2025. • En los centros poblados y rural disperso, la pobreza monetaria presentó una disminución de 3,0 puntos porcentuales, pasando del 42,5% en 2024 al

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

39,5% en 2025. • En 2025, el coeficiente de Gini en el total nacional fue 0,531 y en 2024 fue 0,551. Esto significa una disminución en la desigualdad del ingreso de los hogares.

Entre 2024 y 2025, se estiman 1.791.000 personas menos en condición de pobreza monetaria.

En 2025, el 28,0% de los colombianos estaba en condición de pobreza monetaria, lo cual representa una disminución de 3,8 puntos porcentuales frente a 2024, cuando fue del 31,8%. La pobreza en las cabeceras municipales en 2025 fue del 24,6 %, registrándose una disminución de 4,0 puntos porcentuales con respecto a 2024, donde la incidencia de pobreza monetaria en ese dominio geográfico fue del 28,6%. Adicionalmente, la pobreza monetaria en los centros poblados y zonas rurales dispersas fue del 39,5%, lo cual muestra una disminución de 3,0 puntos porcentuales frente a 2024, cuando fue del 42,5%. En 2025, la incidencia de la pobreza monetaria en los centros poblados y rural disperso representaba 1,6 veces la incidencia en las cabeceras (39,5% frente a 24,6%). Las variaciones fueron estadísticamente significativas en el total nacional, cabeceras y centros poblados y rural disperso.

En ese contexto, y para efectos del presente **Estudio del Sector**, se reconoce la importancia de fomentar la generación de oportunidades económicas para estas poblaciones, promoviendo su vinculación a las actividades derivadas de los procesos de contratación, en armonía con el marco normativo vigente.

En consecuencia, los criterios y cláusulas orientados a materializar dicho propósito serán definidos en la etapa correspondiente del proceso de selección e incorporados en los **pliegos de condiciones**, atendiendo la naturaleza del objeto contractual y las disposiciones aplicables[5].

✓ **ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.7. DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SISTEMA DE PREFERENCIAS EN FAVOR DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD - DECRETO 287 DE 2026.**

Durante el trimestre móvil febrero – abril 2026, la tasa global de participación (TGP) de la población con discapacidad fue de 22,5%, en comparación con la TGP de la población sin discapacidad de 67,2%, lo que significa una diferencia negativa de 44,7 puntos porcentuales (p.p.) entre ambas poblaciones.[6] En cuanto a la tasa de ocupación, se evidencia que hay una diferencia negativa de 41,4 p.p. entre la población con discapacidad y sin discapacidad, para la primera, esta tasa fue de 19,8% y para la segunda de 61,2%.

Por otro lado, al observar la tasa de desocupación se evidencia que existe una diferencia de 3,0 p.p. dada por una tasa de 11,9% para la población con discapacidad y 8,9% para las personas sin discapacidad;

Tasas	Total nacional		
	Población con discapacidad	Población sin discapacidad	Diferencia p.p.
TGP	22,5	67,2	-44,7
TO	19,8	61,2	-41,4
TD	11,9	8,9	3,0

[5] *No obstante, al ser una futura obligación contractual, su origen debe darse desde la confección del pliego de condiciones o la invitación, teniendo como fundamento los estudios previos, el análisis del sector y la minuta del contrato. –* ***Guía para la Elaboración de Estudios del Sector 2025.***

[6] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/mercado-laboral-de-las-personas-con-discapacidad

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Para el trimestre móvil febrero – abril 2026, las ramas de actividad donde más se concentró la población ocupada con discapacidad fueron Comercio y reparación de vehículos (22,7%), seguida de Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (17,4%).

Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	**429**	**100**	**23.812**	**100**
Comercio y reparación de vehículos	97	22,7	4.044	17,0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	75	17,4	3.141	13,2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	42	9,7	2.007	8,4
Industria Manufacturera	41	9,6	2.542	10,7
Alojamiento y servicios de comida	39	9,1	1.763	7,4
Construcción	30	7,1	1.670	7,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	28	6,6	3.119	13,1
Otras ramas^	26	6,1	1.860	7,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	26	6,0	1.889	7,9
Transporte y almacenamiento	25	5,8	1.779	7,5

La información presentada evidencia que, aunque existe participación de la población con discapacidad en diversas ramas de actividad, esta se concentra en sectores específicos como comercio (22,7%), agricultura (17,4%), mientras que su presencia es menor en áreas como actividades artísticas (9,7%), industria manufacturera (9,6%), alojamiento (9,1%) en contraste con la población sin discapacidad que muestra una distribución menor en sectores como comercio (17,0%), agricultura (13,2%) mientras muestra mayor participación en administración pública (13,1%) y en industria manufacturera (10,7%). Esta diferencia refleja una limitada diversificación laboral para las personas con discapacidad y sugiere la existencia de barreras que restringen su acceso a sectores más técnicos o institucionales, concentrándolas en actividades de menor especialización. En consecuencia, esta estructura evidencia segmentación en el mercado laboral, lo que puede afectar tanto las oportunidades de desarrollo profesional como los niveles de ingreso de esta población, resaltando la necesidad de fortalecer estrategias de inclusión que promuevan una participación más equitativa en todas las ramas económicas.

El análisis de la participación de la población con discapacidad en las diferentes ramas de actividad económica evidencia una concentración significativa en sectores como comercio y agricultura, así como una menor presencia en actividades de carácter técnico, industrial, institucional y especializado. En comparación con la población sin discapacidad, se identifican diferencias en la distribución ocupacional que sugieren la existencia de barreras de acceso, permanencia y desarrollo laboral para esta población.

Esta situación permite concluir que persisten condiciones de segmentación en el mercado laboral que limitan la diversificación de oportunidades de empleo para las personas con discapacidad, afectando potencialmente sus posibilidades de crecimiento profesional e ingresos. En consecuencia, se identifica la necesidad de promover estrategias que fortalezcan la inclusión laboral, la igualdad de oportunidades y la participación efectiva de esta población en un mayor número de sectores económicos, especialmente en aquellos que demandan mayores niveles de cualificación técnica o vinculación institucional.

El presente diagnóstico se ejecuta dentro de la etapa de planeación con un alcance estrictamente descriptivo e informativo. A través de este análisis, se identifican estadísticamente asimetrías estructurales en el mercado laboral, caracterizadas por una marcada brecha por las personas con discapacidad, quienes deben adaptarse a barreras sociales, físicas y de comunicación. Si bien estos datos permiten mapear las posibilidades teóricas para la inclusión de medidas afirmativas, en

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

observancia del marco normativo vigente, la determinación definitiva sobre la viabilidad, adopción o inaplicabilidad de criterios diferenciales corresponde a las fases subsiguientes del proceso, donde se evaluará rigurosamente la proporcionalidad y el nexo de causalidad directa entre dichos incentivos y las necesidades técnicas del objeto contractual.

- ✓ **INCENTIVOS PARA LA INSERCIÓN LABORAL DE LOS JÓVENES ENTRE 18 Y 28 AÑOS DE EDAD EN EL SECTOR PRIVADO.**[7]

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 2119 de 2021, y en particular lo establecido en su parágrafo 1, las entidades públicas deberán adelantar estudios del sector que permitan identificar los perfiles de los jóvenes que podrían vincularse durante la ejecución contractual, de conformidad con el objeto de la contratación, incluyendo sus requisitos mínimos de formación profesional o técnica.

En este sentido, y teniendo en cuenta que el objeto a contratar , el área técnica indica:

"El objeto del presente proceso corresponde a la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) para los vehículos automotores y motocicletas de la Fiscalía General de la Nación en Bogotá D. C., servicio que será requerido de manera gradual y de acuerdo con las necesidades efectivas de la Entidad. En consecuencia, no es posible determinar previamente una dedicación permanente o exclusiva de personal para la ejecución contractual, toda vez que la atención se realizará sobre demanda y conforme al volumen de servicios efectivamente solicitados.

Bajo estas condiciones, y considerando que la prestación del servicio exige la intervención de personal técnico y operativo certificado, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normatividad vigente para los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), no resulta objetivamente posible identificar ex ante cargos o perfiles específicos cuya provisión pueda quedar sujeta a la obligación de vinculación de jóvenes entre los 18 y 28 años, en los términos previstos en el artículo 8 de la Ley 2119 de 2021. Adicionalmente, la modalidad de ejecución y pago por servicios efectivamente prestados no permite establecer una base cierta para determinar una cuota mínima de vinculación equivalente al ocho por ciento (8%) del personal asociado al contrato.

Por otra parte, el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015 contempla la posibilidad de promover la provisión de bienes o servicios por parte de población en condición de vulnerabilidad, siempre que ello resulte compatible con el objeto contractual y no afecte la adecuada ejecución del contrato. En el presente caso, teniendo en cuenta que el servicio objeto de contratación requiere infraestructura especializada, habilitaciones regulatorias, equipos de diagnóstico certificados y personal técnicamente calificado, se considera que la imposición de porcentajes obligatorios de participación en los términos de la citada disposición no resulta procedente, toda vez que podría afectar las condiciones técnicas y operativas requeridas para la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de la normativa aplicable".

El equipo de Estudio del Sector no obtuvo información sobre la posibilidad de vincular jóvenes entre los 18 y 28 años de edad, profesionales o tecnólogos, para la ejecución del objeto contractual, por lo que no se puede emitir concepto objetivo por falta de información.

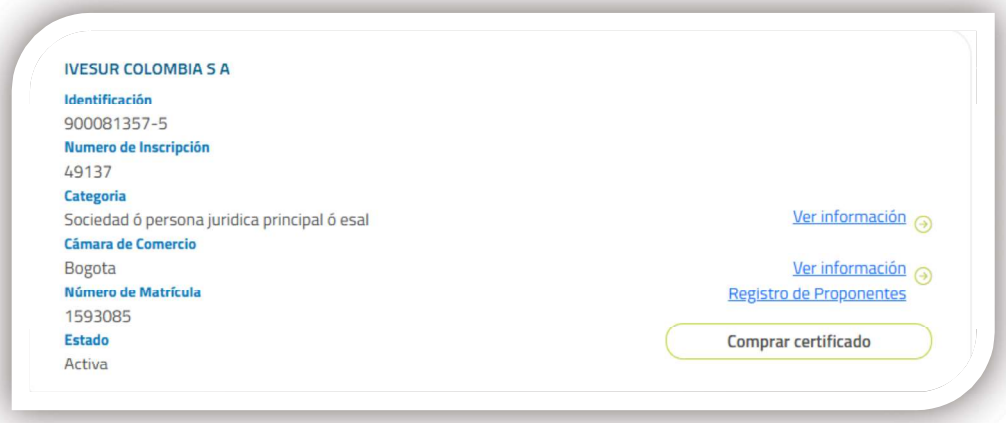
[7] *LEY 2119 DE 2021*

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

✓ **REGISTRO ÚNICO EMPRESARIAL Y SOCIAL (RUES)**[8]

El Registro Único Empresarial y Social (RUES) constituye la gran central de información empresarial de Colombia. En este sentido, y para efectos de la elaboración del presente Estudio del Sector, se empleó como una de las fuentes de consulta para el análisis económico y el seguimiento al entorno empresarial. En desarrollo de lo anterior, se verificó la información correspondiente de1) **IVESUR** 30julio (correo AT), 2) **Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de agosto** (AT 3 AGOSTO) correo (AT)**,** con el fin de establecer su vigencia y determinar la existencia de eventuales multas, sanciones, inhabilidades, impedimentos o prohibiciones registradas en el respectivo registro mercantil. De acuerdo con los resultados obtenidos, a la fecha de la consulta (12/08/2026), la empresa mencionada no se encuentra incursa en las causales antes señaladas:

1. **Criterio de búsqueda: IVESUR COLOMBIA S A.**



[8] https://www.rues.org.co/

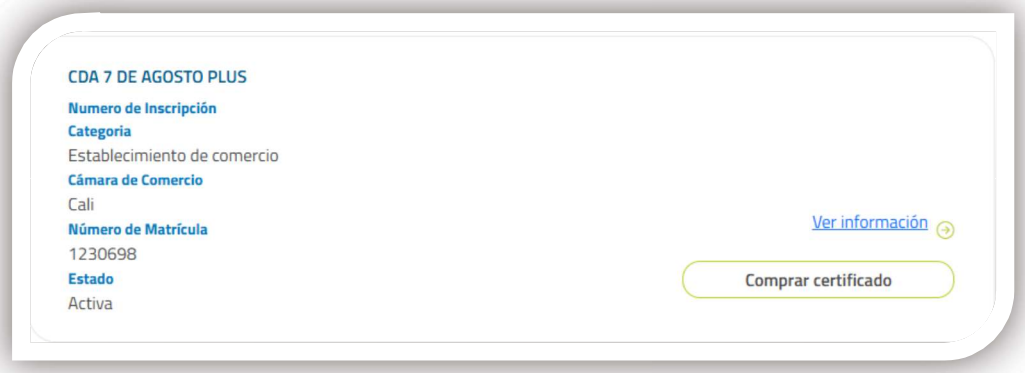
Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.





DIAGNOSTICENTRO INTEGRAL AUTOMOTRIZ SAS CDA 7 de Agosto

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.





5.2	**ESTUDIO DE LA OFERTA** *(Se debe contemplar aspectos como: Quien vende el producto o servicio, cuál es la dinámica)*

En el mercado se encuentra diversa cantidad de oferentes, representados en medianas y grandes compañías que tienen la capacidad para prestar este tipo de servicios.

Con el fin de identificar las Mipymes que podrían participar como potenciales oferentes en el presente proceso, se realizó una consulta en la plataforma de Colombia Compra Eficiente – Datos Abiertos, la cual constituye una fuente determinante para el análisis del sector.

Los bienes objeto del presente Proceso de Contratación están codificados en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), como se indica en la Tabla 1: http://www.colombiacompra.gov.co/es/Clasificacion, el cual debe ser identificado hasta el cuarto nivel en virtud de lo señalado en el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Tabla 2. Codificación del bien, obra o servicio en el sistema UNSPSC	
Clasificación UNSPSC	**Descripción**
78181500 **78181505**	**Servicio de mantenimiento y reparación de vehículos** **Servicios de inspección de vehículos**
(Agregar las filas que sean necesarias)	

En el mercado se encuentran diferentes oferentes representados en grandes, medianas y pequeñas compañías que puedan suministrar el tipo de bien requerido, con el fin de identificar las Mipymes que podrían ser potenciales oferentes en el presente proceso se realizó una búsqueda en el SECOP II de las empresas registradas con los códigos UNSPSC respectivos[9].

Código de categoría Principal	Total, contratos suscritos en SECOP II por código	Total empresas Pymes	Porcentaje Mipymes
78181500	1209	811	67,08%
78181505	184	92	50,00%
	1393	**903**	**58,54%**

En dicha consulta y acorde a la tabla, se identificaron contratos asociados a los códigos anteriormente citados, evidenciándose que durante el año 2025 y lo corrido de 2026 se adjudicaron 1393 contratos relacionados con los códigos UNSPSC del presente proceso, bajo diferentes modalidades de selección.

De este total, 903 contratos fueron adjudicados a Mipymes, equivalentes a un promedio del 58,54%, lo cual demuestra una participación relativamente alta de este segmento empresarial en el mercado objeto de análisis. Por lo anteriormente expuesto se identifica que hay una participación alta de Mipymes para este sector.

9 https://www.datos.gov.co/Estad-sticas-Nacionales/SECOP-II-Contratos-Electr-nicos/jbjy-vk9h/explore/query/SELECT%0A%20%20%60nombre_entidad%60%2C%0A%20%20%60nit_entidad%60%2C%0A%20%20%60departamento%60%2C%0A%20%20%60ciudad%60%2C%0A%20%20%60localizaci_n%60%2C%0A%20%20%60orden%60%2C%0A%20%20%60sector%60%2C%0A%20%20%60rama%60%2C%0A%20%20%60entidad_centralizada%60%2C%0A%20%20%60proceso_de_compra%60%2C%0A%20%20%60id_contrato%60%2C%0A%20%20%60referencia_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60estado_contrato%60%2C%0A%20%20%60codigo_de_categoria_principal%60%2C%0A%20%20%60descripcion_del_proceso%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_contrato%60%2C%0A%20%20%60modalidad_de_contratacion%60%2C%0A%20%20%60justificacion_modalidad_de%60%2C%0A%20%20%60fecha_de_firma%60%2C%0A%20%20%60fecha_de_inicio_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60fecha_de_fin_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60condiciones_de_entrega%60%2C%0A%20%20%60tipodocproveedor%60%2C%0A%20%20%60documento_proveedor%60%2C%0A%20%20%60proveedor_adjudicado%60%2C%0A%20%20%60es_grupo%60%2C%0A%20%20%60es_pyme%60%2C%0A%20%20%60habilita_pago_adelantado%60%2C%0A%20%20%60liquidaci_n%60%2C%0A%20%20%60obligaci_n_ambiental%60%2C%0A%20%20%60obligaciones_postconsumo%60%2C%0A%20%20%60reversion%60%2C%0A%20%20%60origen_de_los_recursos%60%2C%0A%20%20%60destino_gasto%60%2C%0A%20%20%60valor_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60valor_de_pago_adelantado%60%2C%0A%20%20%60valor_facturado%60%2C%0A%20%20%60valor_pendiente_de_pago%60%2C%0A%20%20%60valor_pagado%60%2C%0A%20%20%60valor_amortizado%60%2C%0A%20%20%60valor_pendiente_de%60%2C%0A%20%20%60valor_pendiente__de_ejecucion%60%2C%0A%20%20%60saldo_cdp%60%2C%0A%20%20%60saldo_vigencia%60%2C%0A%20%20%60espostconflicto%60%2C%0A%20%20%60dias_adicionados%60%2C%0A%20%20%60puntos_del_acuerdo%60%2C%0A%20%20%60pilares_del_acuerdo%60%2C%0A%20%20%60urlproceso%60%2C%0A%20%20%60nombre_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60nacionalidad_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60domicilio_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_identificaci_n_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60identificaci_n_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60g_nero_representante_legal%60%2C%0A%20%20%60presupuesto_general_de_la_nacion_pgn%60%2C%0A%20%20%60sistema_general_de_participaciones%60%2C%0A%20%20%60sistema_general_de_regal_as%60%2C%0A%20%20%60recursos_propios_alcald_as_gobernaciones_y_resguardos_ind_genas_%60%2C%0A%20%20%60recursos_de_credito%60%2C%0A%20%20%60recursos_propios%60%2C%0A%20%20%60ultima_actualizacion%60%2C%0A%20%20%60codigo_entidad%60%2C%0A%20%20%60codigo_proveedor%60%2C%0A%20%20%60fecha_inicio_liquidacion%60%2C%0A%20%20%60fecha_fin_liquidacion%60%2C%0A%20%20%60objeto_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60duraci_n_del_contrato%60%2C%0A%20%20%60nombre_del_banco%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_cuenta%60%2C%0A%20%20%60n_mero_de_cuenta%60%2C%0A%20%20%60el_contrato_puede_ser_prorrogado%60%2C%0A%20%20%60fecha_de_notificaci_n_de_prorrogaci_n%60%2C%0A%20%20%60nombre_ordenador_del_gasto%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_documento_ordenador_del_gasto%60%2C%0A%20%20%60n_mero_de_documento_ordenador_del_gasto%60%2C%0A%20%20%60nombre_supervisor%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_documento_supervisor%60%2C%0A%20%20%60n_mero_de_documento_supervisor%60%2C%0A%20%20%60nombre_ordenador_de_pago%60%2C%0A%20%20%60tipo_de_documento_ordenador_de_pago%60%2C%0A%20%20%60n_mero_de_documento_ordenador_de_pago%60%2C%0A%20%20%60documentos_tipo%60%2C%0A%20%20%60descripcion_documentos_tipo%60%0AWHERE%20caseless_one_of%28%60codigo_de_categoria_principal%60%2C%20%22V1.76121602%22%29/page/filter

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

6. INDICADORES FINANCIEROS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.5.3. numerales 3 y 4 del Decreto 1082 de 2015, la Capacidad Financiera y Organizacional de los proponentes se acredita mediante el Registro Único de Proponentes – RUP, vigente y en firme al finalizar el traslado del informe de evaluación. Dicho certificado constituye la evidencia documental validada por la Cámara de Comercio.

De igual forma, el presente análisis toma como referencia el Manual para Determinar y Verificar los Requisitos Habilitantes expedido por Colombia Compra Eficiente (versión vigente),[10] la Superintendencia de Sociedades[11] y las disposiciones aplicables al proceso de contratación.

1. CAPACIDAD FINANCIERA

La Entidad evaluará la capacidad financiera de los proponentes con base en los indicadores definidos y la información financiera contenida en el RUP, correspondiente a los estados financieros con corte al **31 de diciembre de 2025.**

La información financiera permitirá determinar si la propuesta cumple las condiciones mínimas de solvencia y estabilidad requeridas. Un oferente se considerará habilitado financieramente cuando cumpla cada uno de los indicadores descritos a continuación.

El **ÍNDICE DE LIQUIDEZ** determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

ÍNDICE DE LIQUIDEZ = (ACTIVO CORRIENTE / PASIVO CORRIENTE)

Dado el comportamiento normal de las empresas y los promedios de recaudo, la Entidad exige un índice de liquidez **mayor o igual 1,50**, por considerarse un nivel de solvencia adecuado.

Para los proponentes plurales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada del activo corriente de cada integrante, sobre la sumatoria del pasivo corriente ponderado, según su porcentaje de participación.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, LA FÓRMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$Indicador = \frac{\left(\sum_{1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i \ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i \ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

[10] https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/cce-eicp-ma-04._manual_requisitos_habilitantes_v.02.pdf
[11] https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO** permite verificar la solidez del oferente, medida desde su pasivo respecto de su activo, determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

INDICE DE ENDEUDAMIENTO = (PASIVO TOTAL / ACTIVO TOTAL) * 100%

En Colombia, los niveles de endeudamiento empresarial suelen superar el 70%. No obstante, para permitir amplia concurrencia y garantizar viabilidad financiera, la Entidad establece un índice de endeudamiento **menor o igual al 69%.**

Para los proponentes plurales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada del pasivo total de cada integrante, sobre la sumatoria del activo total ponderado, según su porcentaje de participación.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, LA FÓRMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$Indicador = \frac{\left(\sum_{..} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{..} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

El **ÍNDICE DE RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES**, refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES = UTILIDAD OPERACIONAL / GASTOS DE INTERESES

Para la Entidad es importante contar con oferentes que puedan solventar sus obligaciones financieras, por lo tanto, definió una razón de cobertura de intereses **mayor o igual a 1,50**

NOTA: Los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular el indicador de razón de cobertura de intereses. Si el resultado de los gastos de intereses son cero (0) o indeterminado, el oferente cumple el indicador, salvo que su utilidad operacional sea negativa y en este caso, no cumple con el indicador de razón de cobertura de intereses.

Para los proponentes plurales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada integrante, sobre la sumatoria del Gasto de Intereses ponderado, según su porcentaje de participación.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, LA FÓRMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$Indicador = \frac{\left(\sum_{..} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{..} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA

Para evaluar la capacidad financiera del sector, se realizó una proyección de indicadores utilizando la matriz de la Superintendencia de Sociedades y los códigos definidos en el estudio del sector. Con esta información se tomó una muestra de 10 empresas, a partir de la cual se calculó el promedio y la desviación estándar de cada indicador.

Estos resultados permiten identificar el comportamiento financiero típico del sector, así como los rangos de referencia que sirven para medir la liquidez, el nivel de endeudamiento y la cobertura de intereses.

La tabla siguiente presenta la proyección estimada de cada indicador, basada en los valores obtenidos en la muestra analizada.

Tabla 1 - Indicadores de capacidad financiera

Indicador	Índice requerido
Índice de Liquidez	Mayor o igual a 1,50
Índice de Endeudamiento	Menor o igual a 69%
Razón de Cobertura de Intereses	Mayor o igual a 1,50.

Se considera que el oferente cumple con la capacidad financiera solicitada por la Entidad y que está habilitado para continuar en el proceso, si obtiene en cada indicador los márgenes anteriormente establecidos.

NOTA: En caso de que la propuesta no cumpla con alguno de los indicadores anteriormente mencionados, será calificada como NO CUMPLE.

2. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna.

Los siguientes indicadores permiten acreditar los requisitos de capacidad organizacional:

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO = (Utilidad Operacional / Patrimonio)

La Entidad considera que el oferente muestra su eficiencia al tener un resultado positivo de la utilidad operacional sobre el patrimonio, por lo tanto, determinó que la rentabilidad del patrimonio debe **ser mayor o igual a 0,04**

Para los proponentes plurales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada integrante, sobre la sumatoria del patrimonio ponderado, según su porcentaje de participación.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, LA FÓRMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$Indicador = \frac{\left(\sum_{i}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

RENTABILIDAD SOBRE LOS ACTIVOS determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO = (Utilidad Operacional / Activo Total) .

La Entidad considera que el oferente muestra su eficiencia al tener un resultado positivo de la utilidad operacional sobre el activo, por lo tanto, determinó que la rentabilidad del activo debe ser **mayor o igual a 0,02.**

Para los proponentes plurales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada integrante, sobre la sumatoria del Activo Total ponderado, según su porcentaje de participación.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, LA FÓRMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$Indicador = \frac{\left(\sum_{i}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Para evaluar la capacidad organizacional del sector, se realizó una proyección de indicadores utilizando la matriz de la Superintendencia de Sociedades y los códigos definidos en el estudio del sector. Con esta información se tomó una muestra de 10 empresas, a partir de la cual se calculó el promedio y la desviación estándar de cada indicador.

Estos resultados permiten identificar el comportamiento organizacional típico del sector, así como los rangos de referencia que sirven para medir la rentabilidad sobre el patrimonio y sobre los activos.

La tabla siguiente presenta la proyección estimada de cada indicador, basada en los valores obtenidos en la muestra analizada.

Tabla 2 – Indicadores Capacidad Organizacional

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Indicador	Índice requerido
Rentabilidad sobre el patrimonio	Mayor o igual a 0,04
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0, 02

Se considera que el oferente cumple con la capacidad organizacional solicitada por la Entidad y que está habilitado para continuar en el proceso, si obtiene en cada indicador los márgenes anteriormente establecidos.

NOTA: En caso de que la propuesta no cumpla con alguno de los indicadores anteriormente mencionados, será calificada como NO CUMPLE.

3. ASPECTOS COMUNES A LA VERIFICACIÓN DE LOS REQUISITOS

3.1. VERIFICACIÓN DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES O EXTRANJERAS, CON DOMICILIO O SUCURSAL EN COLOMBIA

La capacidad financiera de las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, con domicilio o sucursal en Colombia, se verificará de forma general de la información en firme contenida en el Certificado de Inscripción y Clasificación en el Registro Único de Proponentes (RUP) con corte a **31 de diciembre de 2025.**

Para tal efecto, el proponente o cada uno de sus integrantes (en caso de que éste sea un proponente plural) debe(n) presentar el registro único de proponentes RUP, expedido con una antelación no superior a treinta (30) días calendario a la fecha del cierre.

3.2. VERIFICACIÓN DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS EXTRANJERAS, SIN DOMICILIO O SUCURSAL EN COLOMBIA

Los proponentes extranjeros sin domicilio en el país deberán diligenciar el **ANEXO FORMATO DEL CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL PARA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS HABILITANTES**, el cual deberá estar soportado en los estados financieros del periodo fiscal más reciente, auditado de acuerdo con el cierre fiscal en el país de origen o en el balance de apertura si son sociedades nuevas, por el representante legal y el revisor fiscal o auditor del proponente, y si el proponente no está obligado a tener revisor fiscal, será por su contador.

Para efectos de lo previsto en el párrafo anterior, el **ANEXO FORMATO DEL CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL PARA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS HABILITANTES**, deberá presentarse firmado por el Representante Legal y contador público, acompañado de traducción simple al castellano, con los valores expresados en la moneda funcional colombiana pesos colombianos (COP), a la tasa de cambio representativa del mercado emitida por el Banco de La República de Colombia de la siguiente manera:

• El saldo de los activos y pasivos se convertirán a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) de la fecha de corte de los estados financieros.
• El saldo de los ingresos, costos y gastos se convertirán a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) promedio del periodo que se está informando

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

• El saldo del Patrimonio se convertirá a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) de la fecha de corte de los estados financieros, a excepción de la ganancia o pérdida del periodo que proviene del Estado de Resultados integral que se expresó de acuerdo con la Tasa Representativa del Mercado (TRM) promedio del periodo que se está informando.

En el evento que los documentos financieros o soportes de la información sean emitidos por autoridades extranjeras, deberán aportarse debidamente apostillados **o** legalizados, según corresponda al país de origen.

Cuando los documentos obren en idioma extranjero, el proponente podrá presentarlos en su lengua original acompañados de traducción simple al castellano al momento de presentar la oferta. No obstante, dentro del término de traslado del informe de evaluación, el proponente deberá aportar la traducción oficial al castellano, junto con la correspondiente apostilla o legalización, cuando haya lugar.

La traducción oficial deberá corresponder al mismo contenido de la traducción simple presentada con la propuesta. Cuando se trate de documentos expedidos por autoridades de países miembros del Convenio de La Haya de 1961, será suficiente la apostilla. Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente.

7. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

A. CONCEPTO

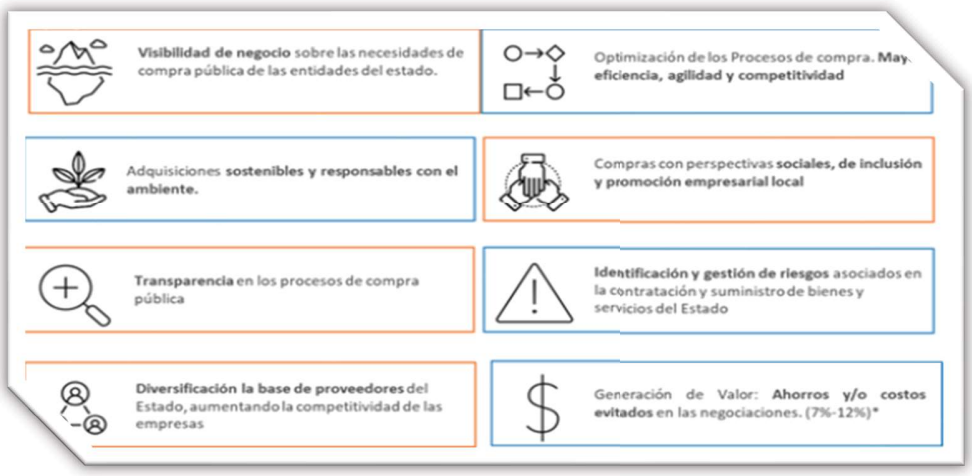
El Modelo de Abastecimiento Estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente es la adopción metodológica del abastecimiento estratégico en el proceso de compras públicas, con el objetivo de que las adquisiciones de bienes y servicios realizadas por las entidades estatales se realicen a través de buenas prácticas y herramientas que hagan un proceso eficiente, eficaz, transparente y de generación de valor por dinero.

Beneficios de implementación del MAE[12]

Considerando que el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE, contiene los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015, constituye una herramienta metodológica que permite identificar de manera precisa la necesidad contractual, caracterizar el mercado, analizar la oferta y la demanda, y definir la estrategia de abastecimiento más adecuada para la Entidad. A continuación, se realiza un estudio del contexto del proceso de contratación. Se utiliza la herramienta de perfil de categorías para conocer en detalle las características y contexto de la categoría de manera que se pueda analizar de una forma eficiente, y con ello se pueda definir las estrategias de la respectiva prestación del servicio oportuna y adecuada.

[12] https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



B. ESTRUCTURA

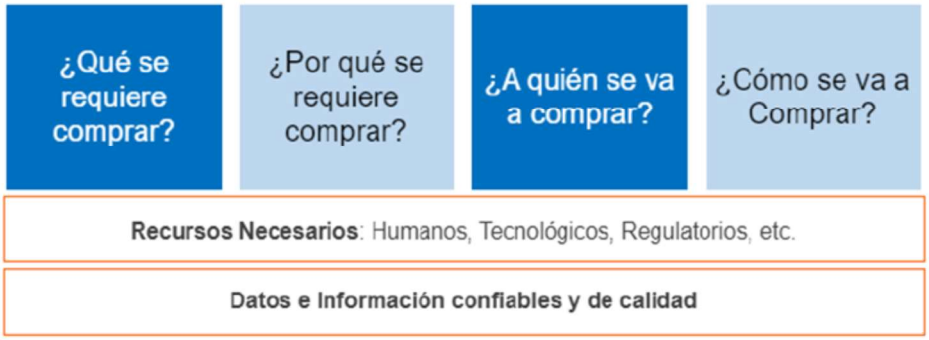
La estructura del Modelo de Abastecimiento Estratégico permite una mejor gestión del proceso de compra pública.

El MAE está compuesto por cinco (5) fases secuenciales que se describen a continuación:



1. INTRODUCCIÓN AL ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



Este modelo de abastecimiento estratégico debe responder de manera metodológica y con visión estratégica a las siguientes preguntas y así se constituyen las fases y herramientas que permiten la implementación exitosa del MAE.

¿Qué se requiere comprar?	¿Por qué se requiere comprar?	¿A quién se va a comprar?	¿Cómo se va a comprar?
PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN – NIVEL CENTRAL Y QUE SE ENCUENTREN SUJETOS A ESTE REQUISITO, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES.	La operación permanente del parque automotor institucional exige el cumplimiento oportuno de las obligaciones legales relacionadas con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, requisito indispensable para la circulación de los vehículos en el territorio nacional y para garantizar condiciones mínimas de seguridad vial, funcionamiento mecánico y control ambiental. La realización oportuna de estas revisiones permite verificar el estado general de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automotores, así como las condiciones mecánicas, eléctricas, estructurales y ambientales requeridas para su operación, contribuyendo a la prevención de accidentes, a la protección de los servidores públicos que utilizan los vehículos institucionales y a la reducción de impactos ambientales asociados a las emisiones contaminantes. La necesidad del servicio es permanente y se encuentra directamente asociada a los vencimientos periódicos de las certificaciones de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos y motocicletas que conforman el parque automotor institucional. Su incumplimiento impediría la circulación legal de los automotores afectados, generando restricciones operativas que podrían impactar el desarrollo oportuno de actividades misionales, investigativas, administrativas y de apoyo de la Entidad.	Se requiere empresas del mercado que ofrezcan dicho servicio con las características solicitadas en las Especificaciones Técnicas	Subasta Inversa,
Recursos Necesarios: Humanos, Tecnológicos, Regulatorios y Técnicos			
Datos e información: Secop I, Secop II y Datos Abiertos			

Quién vende: existen varias empresas en el sector que ofrecen estos bienes y/o servicios pero se debe tener en cuenta que cumplan con lo solicitado en la Ficha técnica remitida por la Entidad y den cumplimiento a todos los temas regulatorios requeridos para la prestación del presente servicio.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

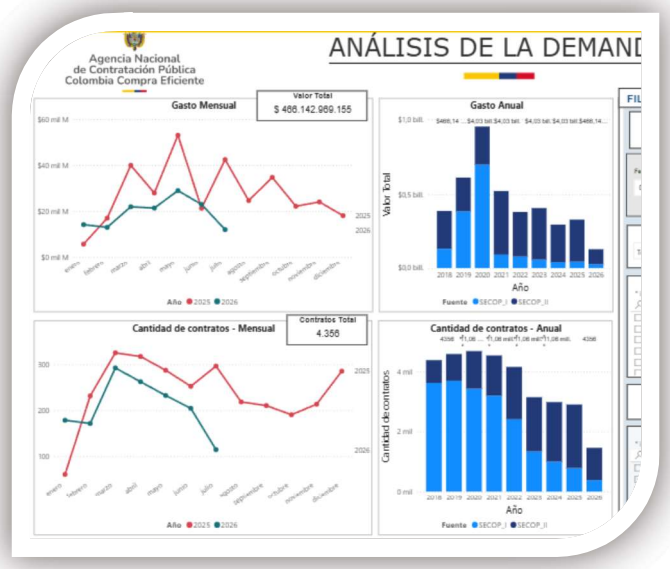
Tiene como objetivo el análisis y entendimiento del comportamiento histórico para la adquisición de los servicios requeridos por la Fiscalía General de la Nación. Igualmente, se efectuará un análisis para la proyección de las necesidades de servicios futuros y la identificación de categorías/familias consideradas estratégicas para reconocer oportunidades de ahorro.

Tabla 2. Codificación del bien, obra o servicio en el sistema UNSPSC

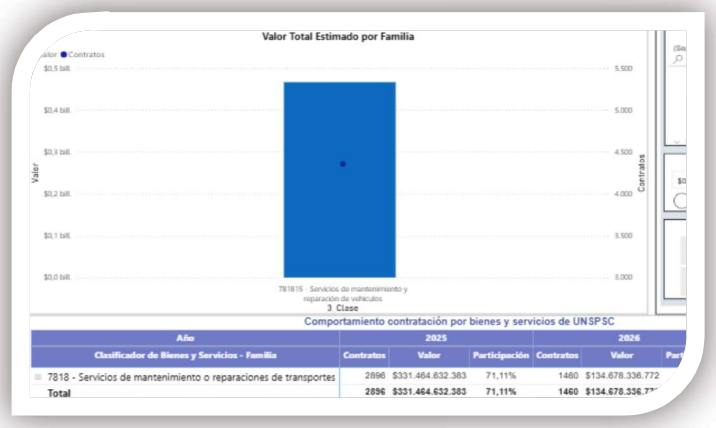
Clasificación UNSPSC	Descripción
78181500 **78181505**	**Servicio de mantenimiento y reparación de vehículos** **Servicios de inspección de vehículos**
(Agregar las filas que sean necesarias)	

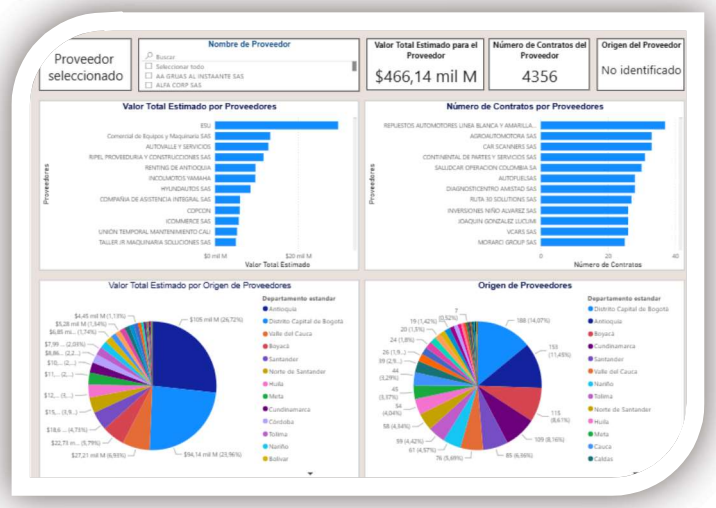
ASPECTO TÉCNICO

A continuación, se analizará el comportamiento de la demanda de servicios que se pretende contratar con los códigos mencionados para el presente proceso. Cabe anotar que la herramienta de análisis de la demanda MAE Se realizó el análisis para el año 2025, a través de SECOP **II.**



Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.





Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

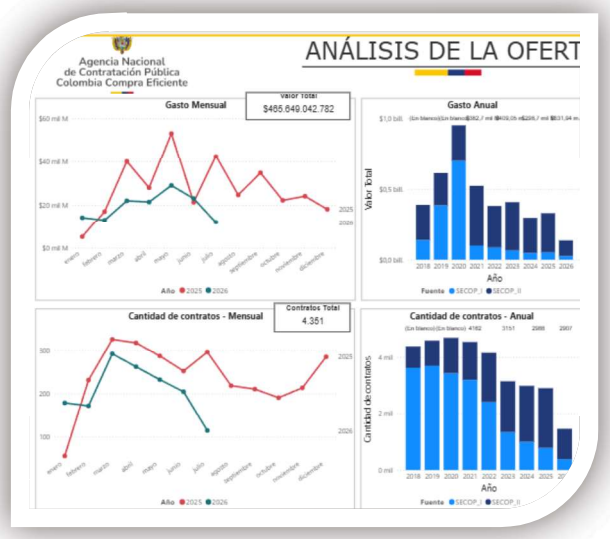


Fuente: Herramienta – Análisis de la Demanda MAE

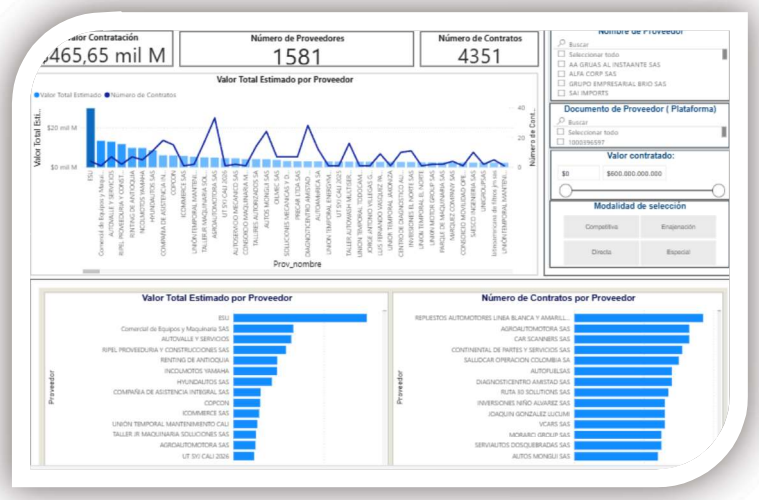
1. ANÁLISIS DE LA OFERTA

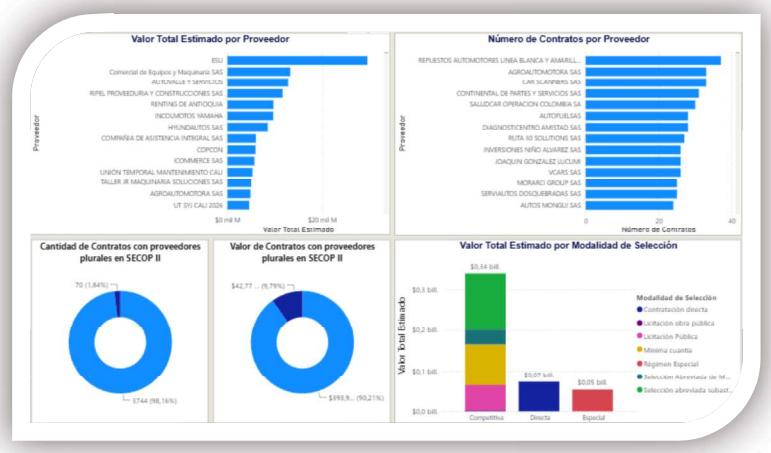
A continuación, se analizará el comportamiento de la oferta de servicios que se pretende contratar, con los códigos y los proveedores a nivel nacional, inscritos en SECOP II. Cabe anotar que la herramienta de análisis de la oferta MAE.

Se realizó el análisis para el año 2025.

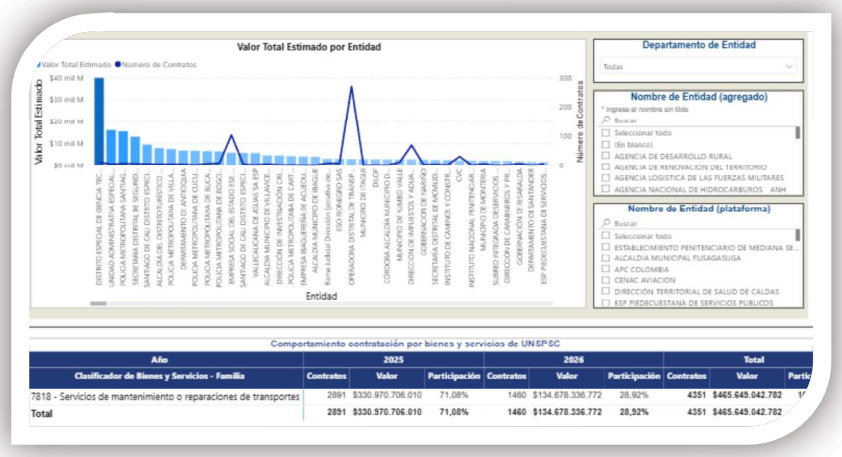


Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.





Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



Fuente: Herramienta – Análisis de la Oferta MAE

ANÁLISIS DE LAS FUERZAS COMPETITIVAS (PORTER)

- **Amenzas de competidores:**

Ingreso al mercado de empresas que no cumplieran con los requisitos y especificaciones técnicas requeridas.
Poder de negociación de proveedores**:**

Las tarifas del proceso se encuentran reguladas, ninguna empresa puede cotizar por debajo o por arriba de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte.

La rivalidad de competidores:

Las tarifas podrían no tener una diferencia muy alta entre cada uno de los proveedores interesados teniendo en cuenta la regulación existente. .

8. LISTA DE CHEQUEO PARA IDENTIFICAR EL RIESGO DE COLUSIÓN DE OFERENTES

(Ley 1474 de 2011-Estatuto Anticorrupción- Artículo 27. Acuerdos restrictivos de la competencia)

PROCESO GESTIÓN CONTRACTUAL				
LISTA DE CHEQUEO PARA IDENTIFICAR RIESGO DE COLUSIÓN DE CONTRATISTAS (Exceptúa la contratación directa)				
(Ley 1474 de 2011-Estatuto Anticorrupción- Artículo 27. Acuerdos restrictivos de la competencia				
FACTOR ANALIZADO	**ÍTEMS**	**ELEGIR CON UNA "X"**	**VALORACIÓN**	**VALORACIÓN PORCENTUAL**
1. ¿Existen empresas que ofrecen este producto o servicio en el mercado?	Muchas	X	Bueno	100,00%
	Pocas		Regular	
	Ninguna		Malo	
	Muchas		Malo	
	Algunas		Regular	

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

2. ¿Los elementos requeridos en el presente proceso han sido adquiridos en la misma vigencia por parte de la Entidad a nivel nacional?	Ninguna	X	Bueno	100,00%
3. ¿Existen pocos o no existen sustitutos al bien o servicio a adquirir?	Muchas		Bueno	
	Pocas		Regular	
	Ninguna		Malo	20,00%
4. ¿Existe variación significativa en los precios totales cotizados?	Si		Malo	
	No	x	Bueno	100,00%
	n/a			
5. ¿Existe variación significativa en los precios totales con relación a compras idénticas de pasadas vigencias?	Si		Malo	
	No		Bueno	
	n/a	x		
6. ¿La ficha técnica contiene información amplia y suficiente para que los oferentes interesados puedan elaborar su propuesta económica valorando todas las condiciones y riesgos del proceso?	Si	X	Bueno	100,00%
	No		Malo	
	n/a			
7. ¿Existen coincidencias en las cotizaciones que puedan suponer que son presentadas por la misma persona?	Si		Malo	
	No	X	Bueno	100,00%
	n/a			
8. ¿Revisada(s) la(s) cotización(es) ¿es posible establecer la existencia de la(s) empresa(s) que la(s) está(n) emitiendo?	Todas	X	Bueno	100,00%
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Malo	
	n/a			
9. ¿Las cotizaciones cuentan con logotipos, razones sociales, Nit o Rut, direcciones y teléfonos del cotizante?	Todas	x	Bueno	100,00%
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Malo	
	n/a			
10. En compras de artículos similares en vigencias pasadas, ¿se realizó el sondeo con las mismas empresas?	Todas		Malo	
	Algunas	x	Regular	50,00%
	Ninguna		Bueno	
	n/a			

RESULTADO	86%
RANGO	BUENO

8.1 **RESULTADOS DE LA LISTA DE CHEQUEO:** *(Espacio para hacer una breve descripción de los resultados obtenidos en la lista de chequeo anterior)*

Se realizar la verificación de la lista de chequeo y se determina que, para este caso en particular, el riesgo de colusión es mínimo. No obstante, lo anterior, la Entidad elaboró los estudios previos especificando claramente las características técnicas y de calidad que se requieren para adelantar el proceso de contratación adoptando las medidas necesarias para garantizar que se contrate con la mejor calidad y, la mejor oferta.

8.2. **CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL SECTOR** *(Desde el punto de vista estadístico y que plasme el resultado final)*

En cumplimiento de la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de La Agencia Nacional de Contratación Pública–Colombia Compra Eficiente, el análisis desarrollado permite a la Entidad obtener una caracterización precisa del mercado, de la oferta disponible y de los factores que inciden en la formación de precios del bien o servicio requerido.

La información consolidada se constituye en un insumo técnico fundamental para la adecuada estimación presupuestal y la identificación de los posibles proveedores con capacidad de atender la necesidad de la Entidad, asegurando que las decisiones adoptadas se encuentren alineadas con las condiciones reales del mercado y con el uso responsable de los recursos públicos, bajo criterios de eficiencia, transparencia y sostenibilidad.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Con base en lo anterior, se presenta a continuación el resultado del análisis del Estudio del Sector elaborado a partir de lo siguiente: Como lo establece la guía para la elaboración de estudios del sector, la función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la Entidad Estatal y a obtener el mayor valor por el dinero público.

En consecuencia, la Entidad Estatal debe entender claramente y conocer: (a) cuál es su necesidad y cómo puede satisfacerla; (b) cómo y quiénes pueden proveer los bienes, obras y servicios que necesita; y (c) el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad. Podrán participar todas las personas naturales y/o jurídicas, que cumplan con las calidades exigidas, reuniendo las condiciones de experiencia, capacidad técnica y solvencia económica, lo cual asegurará la escogencia de la propuesta más favorable para la entidad.

Resultado del análisis:

- Se ha identificado un mercado alto con la capacidad de ofrecer los servicios requeridos, adelantando así el estudio de precios de mercado con los valores expresados en las cotizaciones obtenidas.

- Podrán participar todas las personas naturales y/o jurídicas, que cumplan con las calidades exigidas, reuniendo las condiciones de experiencia, capacidad técnica y solvencia económica, lo cual asegurará la escogencia de la propuesta más favorable para la entidad.
- El parque automotor objeto del presente proceso se encuentra agrupado de la siguiente manera:

Tabla N. 1 Composición del parque automotor al servicio del nivel central

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
AUTOMÓVIL	290
BUS	2
BUSETA	2
CAMIÓN	6
CAMIONETA	246
CAMPERO	161
MICROBÚS	4
MOTOCICLETA	183
TRACTOCAMIÓN	1
TOTAL	**895**

Nota: La información relacionada en la tabla N.1 corresponde a la composición del parque automotor a la fecha de estructuración del proceso. No obstante, durante la ejecución contractual las cantidades, marcas, líneas, modelos y demás características de los vehículos podrán variar como consecuencia de la dinámica propia de la gestión institucional, tales como procesos de desintegración física de vehículos, adquisiciones, donaciones, traslados u otras situaciones administrativas que incidan en la conformación del parque automotor.

Vigencia 2026 – Periodo 1/12/2026 - 31/12/2026

Tabla N. 2 Cantidades requeridas para la vigencia 2026

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
AUTOMÓVIL	35
BUS	1
BUSETA	1
CAMIÓN	3
CAMIONETA	30
CAMPERO	26
MICROBÚS	1
MOTOCICLETA	58
TRACTOCAMIÓN	0
TOTAL	**155**

(Fuente: Departamento de Transportes)

Vigencia 2027 – Periodo 1/01/2027 - 31/12/2027

Tabla N. 3 Cantidades requeridas para la vigencia 2027

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
AUTOMÓVIL	283
BUS	2
BUSETA	2
CAMIÓN	6
CAMIONETA	246
CAMPERO	149
MICROBÚS	4
MOTOCICLETA	183
TRACTOCAMIÓN	1
TOTAL	**876**

(Fuente: Departamento de Transportes)

Vigencia 2028 – Periodo 01/01/2028 al 30/11/2028

Tabla N. 4 Cantidades requeridas para la vigencia 2028

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
AUTOMÓVIL	269
BUS	1
BUSETA	1
CAMIÓN	6
CAMIONETA	225
CAMPERO	143

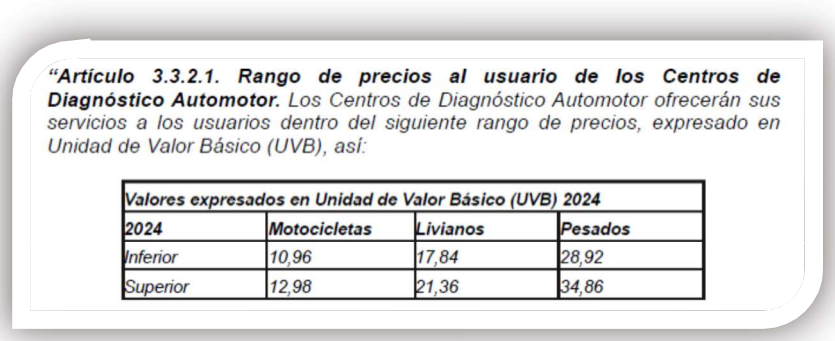
Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

MICROBÚS	3
MOTOCICLETA	161
TRACTOCAMIÓN	1
TOTAL	**810**

(Fuente: Departamento de Transportes)

NOTA: La información relacionada para las vigencias 2026, 2027 y 2028 corresponde a la composición del parque automotor a la fecha de estructuración del proceso. No obstante, durante la ejecución contractual las cantidades, marcas, líneas, modelos y demás características de los vehículos podrán variar como consecuencia de la dinámica propia de la gestión institucional, tales como procesos de desintegración física de vehículos, adquisiciones, donaciones, traslados u otras situaciones administrativas que incidan en la conformación del parque automotor

- Es de aclarar que para este proceso en particular, los precios del mercado están regulados por la Resolución 20243040003125 de 2024, mediante la cual el Ministerio de Transporte establece los topes de los valores unitarios mínimos y máximos para la Revisión Tecno mecánica antes de IVA y pagos a terceros de la siguiente manera:



*"**Artículo 3.3.2.1. Rango de precios al usuario de los Centros de Diagnóstico Automotor.** Los Centros de Diagnóstico Automotor ofrecerán sus servicios a los usuarios dentro del siguiente rango de precios, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:*

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024			
2024	*Motocicletas*	*Livianos*	*Pesados*
Inferior	*10,96*	*17,84*	*28,92*
Superior	*12,98*	*21,36*	*34,86*

- El objetivo del estudio es realizar un análisis de los precios ofertados por los Centros de Diagnóstico Automotriz y los topes establecidos por la la Resolución 20243040003125 de 2024 Ministerio de Transporte, con el fin de determinar el tope máximo por valor unitario sin IVA ni pagos a terceros, que será asignado a cada una de las tipologías de vehículos, conforme a la necesidad manifestada por el jefe del Departamento de Transportes y a la normatividad vigente en la materia

RESULTADO DEL ANÁLISIS DE COSTOS BASADO EN COTIZACIONES ANEXO 1 (CUADRO ANÁLISIS DE COTIZACIONES)

De conformidad con lo establecido en el literal c[13] del artículo *2.1.4.3.2.1.* del Decreto 1600 de 2024, por medio del cual se establecen las acciones para la prevención de corrupción en la contratación pública, se creó evento de cotización a

[13] *c. **Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios.** En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los documentos del proceso*

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

través de la "Solicitud de Información a Proveedores del futuro proceso de selección, así como las especificaciones técnicas requeridas, tal como se evidencia en la siguiente imagen:



Posteriormente se amplió plazo de entrega de oferta en SECOP del 11 al 15 de agosto) – Segunda publicación. sin que se presentaran ofertas



Por otro lado, el área técnica solicitante remitió **dos (2)** cotizaciones previamente avaladas y recibidas por correo electrónico.

Por lo tanto, para adelantar el proceso, se cuenta con **DOS (2)** cotizaciones de las firmas: **1) IVESUR 30julio (correo AT), 2) Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de agosto (AT 3 AGOSTO) correo (AT).**

VARIABLES ECONÓMICAS QUE PUEDEN AFECTAR EL SECTOR

De acuerdo con el análisis realizado, se sugiere tener en cuenta las siguientes variables económicas o circunstancias que se derivan del comportamiento del mercado, las cuales fueron identificadas durante la estructuración del presente estudio del sector, para efectos de la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el equilibrio económico del contrato:

- Cambios regulatorios, que hagan más onerosa la prestación del servicio.
- Cambios de tarifas de transporte, con ocasión de los cambios regulatorios

debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Es importante que el futuro contratista tenga claro la responsabilidad en la ejecución de todas las actividades necesarias para la total y cabal ejecución y cumplimiento del objeto contractual. Por lo tanto, debe tener en cuenta los aspectos técnicos, económicos, financieros, y del mercado, así se puede evitar que se presenten situaciones y riesgos que afecten la cabal ejecución del contrato.

El costo de esta contratación está directamente influenciado por variables macroeconómicas como la inflación, el IPC y el Salario Mínimo Legal Vigente (SMLV), los cuales impactan la estructura de costos operativos del contratista; por el contrario, la TRM solo afecta el presupuesto si los bienes a disposición dependen de tecnología importada

Tienda Virtual del Estado Colombiano:

Así mismo, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 8 del Decreto 142 de 2023, la Entidad verificó la existencia de Acuerdos Marco de Precios e Instrumentos de Agregación de Demanda vigentes en la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) para el objeto a contratar, evidenciando que a la fecha no existe un instrumento aplicable para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

En consecuencia, la necesidad deberá atenderse mediante un proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica, por tratarse de un servicio de características técnicas uniformes y de común utilización, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos 2.2.1.2.1.2.1 al 2.2.1.2.1.2.6 del Decreto 1082 de 2015”

RESULTADO DEL ANÁLISIS DE COSTOS BASADO EN COTIZACIONES ANEXO 1 (CUADRO ANÁLISIS COTIZACIONES -)

- Cumplen con lo solicitado por la Entidad en lo referente a la ficha técnica remitida y las cuales fueron previamente avaladas por el área técnica.
- El valor arrojado en el presente análisis corresponde a un valor de referencia y no a un valor absoluto.
- Hay que tener en cuenta que los proveedores deben establecer sus precios según la competitividad existente en el mercado. Pues los precios de referencia establecidos en el presente análisis reflejan el valor mínimo cotizado por la empresa requerida.
- Para definir el presupuesto final se tuvieron en cuenta las cotizaciones recibidas por el área técnica y las cuales fueron avaladas. Se anexa para el respectivo análisis: de las firmas: **1) IVESUR 30julio (correo AT), 2) Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de agosto (AT 3 AGOSTO) correo (AT),** las cuales cumplen con lo solicitado por la entidad.
- Los valores analizados son tomados sin IVA ni pagos a terceros
- Es de aclarar que, para este proceso en particular, los precios del mercado están regulados por la Resolución 20243040003125 de 2024, mediante la cual el Ministerio de Transporte establece los topes de los valores unitarios mínimos y máximos para la Revisión Tecno mecánica antes de IVA y pagos a terceros de la siguiente manera:
  La Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, modificada parcialmente por la Resolución 20243040003125 de 2024, compila la regulación en materia de tránsito y contiene las disposiciones aplicables a la habilitación, acreditación, operación y control de los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

procedimientos relacionados con la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

*"**Artículo 3.3.2.1. Rango de precios al usuario de los Centros de Diagnóstico Automotor.** Los Centros de Diagnóstico Automotor ofrecerán sus servicios a los usuarios dentro del siguiente rango de precios, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:*

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024			
2024	*Motocicletas*	*Livianos*	*Pesados*
Inferior	*10,96*	*17,84*	*28,92*
Superior	*12,98*	*21,36*	*34,86*

RESULTADO DEL ANÁLISIS DE COSTOS BASADO EN HISTÓRICOS. ANEXO 2 (CUADRO ANÁLISIS PROYECCIÓN COSTOS HISTÓRICOS). sobre los cuales se proyecta el valor del tope máximo para cada tipología de vehículo, antes de IVA y Pagos a Terceros.

Tope máximo establecido por valor unitario y por Tipología de Vehículo.

Luego de analizar los valores unitarios cotizados para el actual proceso, al igual que los topes de las tarifas definidos por el Ministerio de transporte, los topes máximos establecidos para el proceso y para cada tipo de vehículo, se determinan empleando el promedio entre los valores de las cotizaciones y el valor del tope máximo establecido por la Resolución 20243040003125 de 2024 Ministerio de Transporte.

Lo anterior en armonía con el principio de Economía en la Contratación Pública, el cual se traduce en la obtención de máximos resultados, utilizando el menor tiempo posible, por la menor cantidad de recursos y con los menores costos para el presupuesto estatal.

En lo que tiene que ver con el tope mínimo, este corresponde al determinado por el Ministerio de Transporte en la Resolución 20243040003125 de 2024 Ministerio de Transporte.

Vale la pena resaltar que junto con el valor de la revisión técnico-mecánica para cada tipología de vehículo (Moto, Liviano y Pesado), los CDA facturan valores adicionales, los cuales no serán objeto de oferta económica.

El proceso histórico se cita como un referente pero sus valores no son tenidos en cuenta para definir el presupuesto del actual proceso, por cuanto se trata de tarifas reguladas que han presentado variaciones en los indicadores usados como referencia para definir las tarifas respectivas.

RESULTADO DEFINITIVO ANÁLISIS DE COTIZACIONES y COSTOS HISTÓRICOS (ANEXO 3 DE EXCEL)

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

En esta hoja de Excel se realiza la proyección de los costos del proceso, integrando los resultados del análisis de cotizaciones (Anexo 1) Y Análisis Costos Históricos (Anexo 2) con el propósito de obtener una estimación presupuestal técnicamente soportada.

En el presente análisis se aplicó el procedimiento de aproximación generalmente aceptado por las reglas matemáticas denominado redondeo a dos decimales, esto es, si el tercer decimal es menor que 5, el segundo decimal se mantiene; si el tercer decimal es igual o mayor que 5, el segundo decimal se incrementa en uno.

El proponente, en la estructuración de su oferta económica, deberá presentar máximo dos decimales, con el fin de no afectar el cálculo de variables de la propuesta económica.

Vigencia 2026: Se aplicó la fórmula de promedio entre las variables resultantes de cotizaciones,
Vigencia 2027: A partir de los valores unitarios 2026, se realizó el incremento de acuerdo con la circular 0024 porcentaje autorizado, para la vigencia 2027, el cual es del *"4,4%*
Vigencia 2028: A partir de los valores unitarios ajustados para la vigencia 2027, se aplicó el porcentaje, el cual es del *"3% de acuerdo con la circular 0024.* ***Se adjunta circular***

RESULTADO DEFINITIVO DE COSTOS LOS CUALES PROYECTAN EL PRESUPUESTO FINAL - ANEXO 3 (CUADRO ESTUDIO DE MERCADO DEFINITIVO -).

En lo que tiene que ver con el tope mínimo, este corresponde al determinado por el Ministerio de Transporte en la Resolución 20243040003125 de 2024 Ministerio de Transporte,

Es importante hacer las siguientes precisiones:

Para los valores unitarios por tipología de vehículo, antes de IVA y pagos a terceros de la vigencia 2027, se aplicó un incremento del 4, 4% sobre los valores de la vigencia 2026, mientras que para el año 2028 se aplicó un incremento del 3% sobre los valores establecido en 2027.

Para adelantar el proceso de contratación cuyo objeto es **PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN – NIVEL CENTRAL Y QUE SE ENCUENTREN SUJETOS A ESTE REQUISITO, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES,se determinaron** los topes mínimos y máximos establecidos para el proceso, por valores unitarios y por tipología de vehículo antes de IVA y pagos a Terceros, estos se establecen de la siguiente manera (ver Anexo 3)**:**

ANEXO 3 ESTUDIO DE MERCADO DEFINITIVO

FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN

PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN - NIVEL CENTRAL Y QUE SE ENCUENTREN SUJETOS A ESTE REQUISITO, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES.

NECESIDAD						VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2026		VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2027, INCREMENTO 4,4% SOBRE LA VIGENCIA 2026		VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2028, INCREMENTO 3% SOBRE LA VIGENCIA 2027	
ÍTEM	TIPO DE VEHICULO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD 2026	CANTIDAD 2027	CANTIDAD 2028	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS
1	AUTOM.	UNIDAD	1	1	1	$ 216.042,00	$ 237.570,87	$ 225.548	$ 248.024	$ 232.314	$ 255.465
2	CAMIONETA	UNIDAD	1	1	1	$ 216.042,40	$ 237.570,87	$ 225.548	$ 248.024	$ 232.315	$ 255.465
3	PESADO	UNIDAD	1	1	1	$ 350.221,20	$ 385.792,20	$ 365.631	$ 402.767	$ 376.600	$ 414.850
4	MOTO	UNIDAD	1	1	1	$ 132.725,60	$ 145.304,60	$ 138.566	$ 151.698	$ 142.723	$ 156.249
TOTAL TOPES MINIMOS Y MAXIMOS POR VIGENCIA						$ 915.031,20	$ 1.006.238,54	$ 955.293	$ 1.050.513	$ 983.951	$ 1.082.028

NOTA 1: Los precios de las propuestas deberán darse en pesos colombianos discriminando el IVA**.**

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

NOTA 2: Para efectos de determinar el precio ofrecido, el proponente deberá tener en cuenta todos los costos, gastos, impuestos, seguros, pago de salarios, prestaciones sociales y demás emolumentos que considere pertinentes para la fijación de la propuesta económica**.**
NOTA 3: El proponente deberá tener en cuenta las causales de rechazo establecidas en el pliego de condiciones.

Una vez finalizado el evento de la subasta inversa, se aplicará el porcentaje de descuento obtenido a la totalidad de ítems requeridos en el presente proceso, para efectos de establecer el valor unitario de cada uno de los ítems y aumentar cantidades de acuerdo con los servicios solicitados por la Fiscalía General de la Nación, hasta agotar el presupuesto asignado para la presente contratación de acuerdo con las necesidades de la entidad.

En el presente análisis se aplicó el procedimiento de aproximación generalmente aceptado por las reglas matemáticas denominado redondeo a dos decimales, esto es, si el tercer decimal es menor que 5, el segundo decimal se mantiene; si el tercer decimal es igual o mayor que 5, el segundo decimal se incrementa en uno.

Notas

1. El proponente, en la estructuración de su oferta económica, deberá presentar máximo dos decimales, con el fin de no afectar el cálculo de variables como IVA, AYS o AIU.

9.	**FUENTES DE INFORMACIÓN** *(Listar las fuentes oficiales de las cuales se hizo uso para al Estudio del sector)*

- Formato Solicitud de Estudio del Sector (**Recibido 11 agosto ajustado)**
- SECOP
- https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/dic2025/bol-IPC-dic2025.pdf
- https://pn.vuce.gov.co/#/consultas
- https://www.rues.org.co/
- https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico
- Guía para la elaboración de Estudios del Sector 2025 (Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente).
- Guia-para-la-Elaboración-de-Estudios-del-Sector
- Fuentes:
- Registro Único de Víctimas:https://www.unidadvictimas.gov.co/registro-unico-de-victimas-ruv/
- DANE:https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PM/cp-PM-2024.pdf
- La Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, modificada parcialmente por la Resolución 20243040003125 de 2024, compila la regulación en materia de tránsito y contiene las disposiciones aplicables a la habilitación, acreditación, operación y control de los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los procedimientos relacionados con la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.
- Ofertas: **1) IVESUR 30julio (correo AT), 2) Diagnosticentro integral Automotriz SAS CDA 7 de agosto (AT 3 AGOSTO) correo (AT),**
- Decreto 767 del 16 de mayo de 2022.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

EL VALOR DEL ESTUDIO DEL SECTOR ES

El presente proceso se establece por valores unitarios arrojando los siguientes valores (ver Anexo 3)

ANEXO 3 ESTUDIO DE MERCADO DEFINITIVO

FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN

PRESTAR EL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN - NIVEL CENTRAL Y QUE SE ENCUENTREN SUJETOS A ESTE REQUISITO, DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES.

NECESIDAD						VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2026		VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2027, INCREMENTO 4,4% SOBRE LA VIGENCIA 2026		VALORES UNITARIOS ESTABLECIDOS SEGÚN ESTUDIO DE MERCADO VIGENCIA 2028, INCREMENTO 3% SOBRE LA VIGENCIA 2027	
ÍTEM	TIPO DE VEHICULO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD 2026	CANTIDAD 2027	CANTIDAD 2028	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MINIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS	VALOR TOPE MAXIMO SIN IVA NI PAGOS A TERCEROS
1	AUTOM.	UNIDAD	1	1	1	$ 216.042,00	$ 237.570,87	$ 225.548	$ 248.024	$ 232.314	$ 255.465
2	CAMIONETA	UNIDAD	1	1	1	$ 216.042,40	$ 237.570,87	$ 225.548	$ 248.024	$ 232.315	$ 255.465
3	PESADO	UNIDAD	1	1	1	$ 359.221,20	$ 395.792,20	$ 365.631	$ 402.767	$ 376.600	$ 414.950
4	MOTO	UNIDAD	1	1	1	$ 132.725,60	$ 145.304,60	$ 139.566	$ 151.630	$ 142.723	$ 156.249
TOTAL TOPES MINIMOS Y MAXIMOS POR VIGENCIA						$ 915.031,20	$ 1.016.238,54	$ 955.293	$ 1.050.533	$ 983.951	$ 1.082.029

EL CUAL SERVIRÁ COMO PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROCESO

Revisó y aprobó	Vivian Vanessa González Villalba Coordinadora Equipo Estudio del Sector (E) Subdirección Nacional de Gestión Contractual	18/08/2026 Mod: 01-09/10/2026	Vanesa G.
Revisó y Aprobó Estructurador Técnico	Jhoan Estiven Matallana Torres Jefe Departamento de Transportes	04/09/2026	Jhoan F. Matallana T.
Revisó y Aprobó Estructurador Jurídico	Iván Felipe Uribe Ospina Subdirección Gestión Contractual	04/09/2026	
Revisó y Aprobó Estructurador Financiero	Lina Cecilia Luna Gutiérrez Subdirección Financiera	31/08/2026	

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.