1. OBJETO DEL CONTRATO

Prestar el servicio de revisión técnico-mecánica y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.

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

La Fiscalía General de la Nación a través de la Subdirección Regional de Apoyo del Pacífico, debe contar con contrato de Servicio de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes para el parque automotor que se encuentran en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca garantizando el buen estado de estos automotores en el cumplimiento seguro, oportuno y efectivo de las labores operativas y administrativas de la entidad, además de dar cumplimiento de la normatividad legal vigente.

De conformidad con las normas legales vigentes en nuestro país, en particular con el Código Nacional de tránsito Ley 769 de 2002 reformada mediante la Ley 1383 del 2010, para que un vehículo pueda transitar por las vías del territorio nacional, es necesario que se garantice su adecuado nivel de desempeño y en particular como mínimo, se encuentre en perfecto funcionamiento de sus sistemas de frenos, dirección, chasis, señales visuales y audibles permitidas, motor, su sistema de escape de gases, etc.; así como las llantas, el conjunto de espejos y suministrar los elementos básicos o accesorios.

Atendiendo a lo regulado por la normatividad Colombiana con relación al transporte y teniendo en cuenta que la Revisión técnico mecánica es un procedimiento de control legal y obligatorio que deben cumplir todos los vehículos matriculados en el territorio nacional, resulta imperioso que la Entidad realice a todos los vehículos que hacen parte de su parque automotor la revisión técnico mecánica, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Que La ley 769 de 2002 *"**Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones**"*, **en su artículo 51, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, "*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones*", a su vez también modificado por el artículo 201 del Decreto Ley 019 de 2012, "*Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública*", consagra que** *"(…)* *todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (…)" (Subrayado fuera del texto)*

2. Que el **artículo 203 del Decreto Ley 019 de 2012, señala que:** *"(…) La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en Centros de Diagnóstico Automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.*

   Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de

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

Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio (...)".

3. Que el artículo 51 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 201 del Decreto 19 de 2012, estipula que la revisión estará destinada a verificar:

1) El adecuado estado de la carrocería.
2) Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3) El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4) Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5) Eficiencia del sistema de combustión interno.
6) Elementos de seguridad.
7) Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que éste opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8) Las llantas del vehículo.
9) Del funcionamiento de la puerta de emergencia.
10) Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

4. Que el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012, modificado a su vez por el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", preceptúa lo siguiente *"(…) Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico - mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor.* ***Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula*** *(...)".* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Para garantizar el cumplimiento de la normatividad legal vigente en materia de tránsito y transporte terrestre, y mitigar el riesgo de siniestros viales por fallas mecánicas, la Fiscalía General de la Nación - Dirección Regional Pacífico requiere suscribir un contrato para la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMEC) de sus automotores propios o bajo su tenencia para las vigencias 2026, 2027 y 2028. Este proceso garantiza la verificación de los niveles de emisión de gases y la evaluación de las condiciones técnico-mecánicas de la flota, permitiendo a la Entidad, programar y realizar de manera oportuna los correctivos a los que haya lugar, a través del contrato de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos vigente.

La vigencia de este certificado es un requisito habilitante obligatorio para la circulación del parque automotor. Su ausencia no solo constituye una infracción al Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), sino que genera la inmovilización operativa de los vehículos y motocicletas con el certificado vencido. La falta de contratación de este servicio provocaría la parálisis progresiva de la flota

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

institucional, imposibilitando el cumplimiento de la función misional de administración de justicia y el desplazamiento de los servidores adscritos a las Seccionales de Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.

En consecuencia, es imperativo contratar dicho servicio con un Centro de Diagnóstico Automotor (CDA) debidamente acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y habilitado por el Ministerio de Transporte, asegurando la expedición formal de los certificados legalmente exigidos

De otra parte, una vez revisada la Tienda Virtual del Estado Colombiano – TVEC, se identifica la inexistencia de AMP para el servicio requerido por la Entidad.

3.	FICHA RESUMEN					
Número del Estudio del Sector	0047					
Dependencia solicitante	Grupo de Transportes					
Fecha de Inicio del Estudio del Sector			2026	10	14	
Fecha de finalización del Estudio del Sector			2026	10	23	
Número de modificación	N/A	Fecha entrega de la modificación	N/A	N/A	N/A	
Valor del Presupuesto Según el Resultado del Estudio del Sector			**$ 458.674.752 COP**			
Inicio Estimado de la Ejecución			2028	12	01	
Plazo de la Ejecución	El plazo de ejecución del contrato estimado será de 24 meses sin superar el día 30 del mes de noviembre del año 2028, o hasta agotar el presupuesto, lo que ocurra primero, contado a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato, esto es a partir del registro presupuestal y aprobación de las garantías.					

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

El servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) opera en el territorio nacional bajo un Régimen de Precios Regulados. De conformidad con el artículo 53 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), modificado por el artículo 3 de la Ley 2283 de 2023, las tarifas aplicables en este sector no se rigen por las dinámicas ordinarias de la libre oferta y demanda, sino por rangos tarifarios con límites mínimos y máximos legalmente establecidos por el Ministerio de Transporte. Para la vigencia 2026, los precios base se encuentran calculados de manera oficial con base en la Unidad de Valor Básico (UVB), sobre los cuales se liquidan de manera estricta los valores unitarios, adicionando los costos de terceros obligatorios (SICOV, Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, recaudo financiero) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

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

Cabe mencionar que el valor de la Revisión Técnico-Mecánica cada año es ajustado con base en la Unidad de Valor Base (UVB) que fue definida para 2026 en $12.110[1] COP, por lo tanto de acuerdo a lo anteriormente mencionado y a lo establecido en la resolución 20263040030265 del 2026[2] en su artículo 2 donde modifica el artículo 3.3.2.1 de la Sección 2 del Capítulo 3 del Título 3 de la Resolución 20223040045295 del 2022 del Ministerio de Transporte se establece los rangos de precios al usuario de los centros diagnósticos automotor expresado en Unidad Valor Básico (UVB), así:

Límite / Vehículos	Motocicletas	Livianos	Pesados	Remolques y Semirremolques
Inferior	10,96	17,84	28,92	14,40
Superior	12,98	21,36	34,86	17,22

Este cuadro normativo representa el valor neto del servicio antes de impuestos y tasas de terceros. Permanecerá idéntico en su expresión de UVB para las vigencias futuras, sirviendo como la matriz técnica de programación para que la plataforma de subasta inversa restrinja los lances económicos de los proponentes dentro de los límites estrictos de la ley.

Para los vehículos oficiales, el Ministerio de Transporte establece las mismas tarifas de la RTM que aplican al servicio público o particular, dependiendo del CDA y de la categoría específica del automotor (motos, vehículos livianos o pesados).

La composición integral de la tarifa final al consumidor se desglosa bajo los siguientes conceptos normativos y legales:

Tarifa Base del CDA: es el valor neto del servicio antes de impuestos y tasas de terceros. Su cálculo se determina multiplicando los factores establecidos por el Ministerio de Transporte en la Resolución 20243040003125 de 2024 por el valor vigente de la Unidad de Valor Básico (UVB), aplicando el redondeo al peso más cercano.

Tipo de Vehículo	Límite Inferior Base (Piso en COP)	Límite Superior Base (Techo en COP)
Motocicletas	$132.726 COP	$157.188 COP

[1] https://www.minhacienda.gov.co/normativa/resoluciones-y-circulares/2025/-/document_library/rcan/view_file/2986275?_com_liferay_document_library_web_portlet_DLPortlet_INSTANCE_rcan_redirect=https%3A%2F%2Fwww.minhacienda.gov.co%3A443%2Fnormativa%2Fresoluciones-y-circulares%2F2025%3Fp_p_id%3Dcom_liferay_document_library_web_portlet_DLPortlet_INSTANCE_rcan%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview&_com_liferay_document_library_web_portlet_DLPortlet_INSTANCE_rcan_fileEntryId=2986275

[2] https://www.runt.gov.co/sites/default/files/normas/Resoluci%C3%B3n%2020263040030265%20del%2031%20de%20julio%20de%202026%20RTM%20Remolques%20Semirremolques.pdf

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

Vehículos Livianos Particulares-Públicos	$216.042 COP	$258.670 COP
Vehículos Pesados Particulares-Públicos	$350.221 COP	$422.155 COP
Remolques y Semirremolques	$174.384 COP	$208.534 COP

La fórmula para calcular la tarifa base del CDA (antes de impuestos y terceros), que se utiliza para establecer el cálculo por cada una de las variables, es :

Factor UVB x 12.110= Tarifa Base en Pesos

Impuesto al Valor Agregado IVA: Corresponde exigido por la DIAN, Este porcentaje se calcula de manera estricta únicamente sobre la tarifa base del CDA ya que a las tasas de las entidades públicas no se les aplica IVA.

Derechos de Plataforma RUNT: de acuerdo a lo establecido en la Resolución 20223040045295 de 2022 en su artículo 3.3.2.5 en los servicios que presten los CDA, se deben pagar los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya[3].

La tasa nacional para el presente año se fijó mediante **Resolución 20253040051705 de 2025 emitida por el Ministerio de Transporte[4].**

Tasa del sistema de Control y Vigilancia SICOV: El Ministerio de Transporte establece el cobro obligatorio del SICOV (Sistema de Control y Vigilancia para evitar fraudes en revisiones técnico-mecánicas o cursos de conducción). Ese valor es la tarifa comercial que cobran los operadores de tecnología autorizados por la Superintendencia y desglosado obligatoriamente en la factura que te entrega el CDA al hacer la Revisión Técnico-Mecánica. Este es un componente de terceros y su valor exacto aparece desglosado obligatoriamente en las tablas de precios y resoluciones internas de los CDA y en las circulares de actualización que indexan dichos costos al inicio de cada año fiscal y aparecen en los desgloses de tarifas que los CDA reportan a la superintendencia de trasporte para cada vigencia para el año en curso.

Aportes a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): de acuerdo a lo establecido en la Resolución 20213040064285 de 2021[5], hace referencia al valor que deben transferir por cada servicio que se presta dentro del CDA a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial. Este valor se calcula de acuerdo a la antigüedad restando al año en el cual se presta el servicio, el año modelo del vehículo registrado en el RUNT.

[3] https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=154169
[4]https://www.runt.gov.co/sites/default/files/normas/RESOLUCION%20%20NO%2020253040051705%20de%202025%20tarifas%202026%20RUNT.pdf
[5] https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=154349

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

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024					
Antigüedad en años	*Motos*	*Livianos*	*Livianos públicos*	*Pesados no públicos*	*Pesados públicos*
0 – 2	*0.701*	*0.735*	*0.692*	*0.696*	*0.662*
3 – 7	*0.726*	*0.765*	*0.718*	*0.722*	*0.683*
8 – 17	*0.748*	*0.795*	*0.739*	*0.744*	*0.701*
17 a más	*0.726*	*0.765*	*0.718*	*0.722*	*0.683*

Fuente: la Resolución 20243040003125 de 2024- articulo 3.8.1.3. Centros de Diagnóstico Automotor

Costo Recaudo Financiero: de acuerdo a lo establecido en Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 el artículo 3.3.2.7, Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) no pueden recaudar de forma manual, discrecional o desorganizada los dineros que le pertenecen al Estado. Para evitar la evasión fiscal y el fraude en el registro de certificados, la norma exige la integración con una entidad financiera o pasarela informática homologada. Al ser una exigencia legal, se calcula de forma separada del servicio del CDA y se unifica para asegurar que los dineros públicos lleguen a sus destinos de forma transparente y blindada.

Descripción	Motocicletas	LIVIANOS (Particulares y Públicos)	PESADOS (Particulares y Públicos)
RUNT	5600	5600	5600
SICOV + IVA*	35.492	35.492	35.492
ANSV	8.500 a 9.100	8.400 a 9.700	8.500 a 9.100
RECAUDO*	10.345	10.345	10.345
IVA	19%	19%	19%

*Los valores determinados para los conceptos DE SICOV y RECAUDO son tomados de la información reportada por los CDA´S a las autoridades competentes, extraída de fuentes oficiales y publicas[6] que permiten obtener los valores que actualmente cobran los Centros de Diagnostico por estos conceptos legalmente exigibles en el cobro del servicio de RTM, pero que no tienen una tarifa regulada como los demás conceptos asociados (ANSV y RUNT). Más adelante se amplía esta información.

[6] https://aplicaciones.supertransporte.gov.co/OrganismosApoyo/Tarifas_CDA_Busqueda_Usuario/

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

Rangos Tarifarios Vigentes Regulados por la Ley (IVA y Tasas Incluidas)[7]

Teniendo en cuenta toda la anterior información y en estricto cumplimiento de la aplicación obligatoria de las resoluciones expuestas, la consolidación e integración de la estructura de costos de la tarifa base del CDA (fijada en UVB), el Impuesto al Valor Agregado (IVA del 19%) y las tasas de terceros no gravables determinadas con base en los valores reportados por los CDA´S a las autoridades competentes y que son extraídos de fuentes oficiales y públicas, da como resultado los rangos tarifarios vigentes regulados por la ley y valores a costos asociados que constituyen el costo total final que pagará el usuario en las cajas del establecimiento. De esta manera, la matriz de precios techo y piso definitivos para la vigencia se estructura formalmente así:

Tipo de Vehículo	Antigüedad (Rangos por Edad)	Límite Mínimo (Piso)	Límite Máximo (Techo)
Motocicletas	0 a 2 años	$217.870 COP	$246.990 COP
	3 a 7 años	$218.173 COP	$247.290 COP
	8 a 16 años	$218.439 COP	$247.590 COP
	17 años o más	$218.173 COP	$247.190 COP
Vehículos Livianos Particulares	0 a 2 años	$317.428 COP	$368.155 COP
	3 a 7 años	$317.791 COP	$368.518 COP
	8 a 16 años	$318.154 COP	$368.881 COP
	17 años o más	$317.791 COP	$368.518 COP
Vehículos Livianos publico	0 a 2 años	$316.907 COP	$367.654 COP
	3 a 7 años	$317.222 COP	$367.954 COP
	8 a 16 años	$317.476 COP	$368.254 COP
	17 años o más	$317.222 COP	$367.954 COP
Vehículos Pesados Particulares	0 a 2 años	$476.629 COP	$562.230 COP
	3 a 7 años	$476.943 COP	$562.544 COP
	8 a 16 años	$477.210 COP	$562.811 COP
	17 años o más	$476.943 COP	$562.544 COP
Vehículos Pesados publico	0 a 2 años	$476.217 COP	$561.901 COP
	3 a 7 años	$476.471 COP	$562.101 COP
	8 a 16 años	$476.689 COP	$562.301 COP
	17 años o más	$476.471 COP	$562.101 COP

Las tarifas finales (Pisos y Techos) detalladas en la presente tabla corresponden al costo total, que se calcularon de manera estricta bajo el Régimen de Precios Regulados de Orden Público vigente y con base en los valores reportados por los CDA´S a las autoridades competentes y que son extraídos de fuentes oficiales y públicas, como ya se explicó.

[7] http://aplicaciones.supertransporte.gov.co/OrganismosApoyo/Tarifas_CDA_Busqueda_Usuario/

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

La metodología de liquidación aplicada consistió en multiplicar los factores de la Tarifa Base del CDA fijados en la Resolución 20243040003125 de 2024 del Ministerio de Transporte por el valor oficial de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijada en $12.110, aplicando el redondeo al peso más cercano. A este resultado se le adicionó el IVA del 19% (liquidado exclusivamente sobre la base del CDA) y la sumatoria forzosa de los costos fijos de terceros no gravables correspondientes a RUNT ($5.600), SICOV con IVA ($35.492) y Recaudo Financiero ($10.345). Finalmente, las sutiles variaciones observadas entre los rangos de edad y el tipo de servicio (Particular vs. Público) obedecen a la aplicación de la matriz de proporcionalidad del aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) regulada por la Resolución 20243040003125 de 2024, la cual asigna un cobro variable en UVB según la antigüedad (Año Actual - Año Modelo) registrada en el RUNT.

En la determinación del presupuesto oficial y la modelación de los precios techo para los servicios de Revisión Técnico-Mecánica (RTM), se advierte la imperiosa necesidad jurídica de aislar, detallar y desagregar los rubros correspondientes al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) y su respectivo Impuesto al Valor Agregado (IVA). Si bien el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte fijan mediante actos administrativos los rangos tarifarios de la inspección comercial que perciben los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), el componente tecnológico del SICOV no emana de una tarifa impositiva directa de estas entidades públicas, sino del costo de operación privada de un tercero tecnológico homologado. Al tratarse de un servicio de soporte informático externo y obligatorio que el CDA no presta por sí mismo, sino que está constreñido a recaudar y transferir en su totalidad, su reflejo contable y cálculo exacto en los precios techo de la entidad contratante es indispensable. Omitir, indexar globalmente o diluir este recaudo dentro de la tarifa comercial del CDA violaría el principio de transparencia presupuestal, toda vez que dichos recursos no constituyen un ingreso operativo para el proponente sino una carga económica externa, inflexible y gravada por el Estatuto Tributario, la cual impacta directamente el equilibrio económico del contrato.

Por lo tanto, para garantizar la objetividad en el cálculo de los precios techos y evitar la configuración de precios artificialmente bajos, la Entidad realiza el cruce vinculante entre la obligación legal de supervisión y la estructura tarifaria real del mercado para la vigencia 2026, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

SICOV

Obligación Legal: La Circular Externa No. 20265330000024 de 2026[8] emitida por la Superintendencia de Transporte impone a todos los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) la carga obligatoria e ineludible de ejecutar controles biométricos, validación de identidad en tiempo real y conectividad cifrada (SICOV) para cada trámite de RTM, bajo riesgo de suspensión inmediata de su habilitación, además se encuentra la Circular Técnica Sectorial de Parametrización Estructura Tarifaria y Modelo de Operación SICOV Vigencia 2026 en su anexo ANEXO TÉCNICO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR[9]

[8] https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2026/Abril/OTICS_10/Circular120265330000024_00001-publicada.pdf

[9]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2026/Abril/Notificaciones_20/ANEXO_TECNICO_SICOV_CDA_SCC.pdf

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

TARIFA DE CUMPLIMIENTO: El mercado de soluciones tecnológicas para el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) aplicable a los CDA es un entorno regulado de exclusividad legal (duopolio habilitado). Los únicos dos operadores autorizados a la fecha por el Estado que cuentan con actos administrativos de homologación vigentes expedidos por la Superintendencia de Transporte por el cumplimiento de los requisitos legales para operar son Indra Sistemas S.A. (mediante la Resolución No. 6427 DE 2016[10]) y la Compañía Internacional de Integración S.A. - CI2 (mediante la Resolución No. 6428 DE 2016[11]). Ambos operadores se encuentran plenamente vinculados y articulados bajo los lineamientos de control e inspección vigentes definidos en la Circular Externa 20265330000024 de 2026[12] y las directrices de modernización biométrica y la resolución Resolución 2878 del 1 de abril de 2026[13] actualizó todo el Anexo Técnico del SICOV para los CDA, exigiendo biometría facial, inteligencia artificial antifraude y una capacidad financiera de 10.000 SMMLV para cualquier empresa que quiera prestar el servicio de SICOV

En el numeral 2.5.8.29 del Anexo Técnico del SICOV se consagra la "Actualización automática de tarifas, estableciendo que se debe realizar la actualización al valor de la tarifa el primero de enero de cada año con base en la Unidad de Valor Básico (UVB) fijada por el Ministerio de Hacienda para la vigencia 2026 ($12.110 COP)

Concepto Técnico de Recaudo	Valor Mensual/PIN (COP)
Tarifa Base del Servicio Tecnológico SICOV (Neto) INDRA / CI2	$ 29.825[14]

Efecto Tributario (IVA): Al tratarse de un servicio de soporte tecnológico prestado por un tercero homologado, dicho valor está sujeto al 19% de IVA ($5.666,79 COP) por mandato del Estatuto Tributario Nacional.

Tarifa final: Seria de $35.492, que es el resultado de la suma del costo tecnolValor Mensual/PIN (COP)lógico ($29.825,21) más el valor del 19% de IVA (5.666,21) ajustado según redondeo legal, dicha tarifa es un costo directo indexado e inflexible.

El valor consolidado de $35.492,00 COP constituye un costo fijo regulado de mercado. Debido a que las pasarelas bancarias y los sistemas integrados de recaudo efectúan la detracción y transferencia automática e inmediata de este monto hacia las fiduciarias de los operadores tecnológicos al momento de generar el PIN en pista, los CDA actúan como intermediarios de recaudo. En consecuencia, este rubro forma parte del presupuesto oficial de la entidad contratante y bajo ninguna circunstancia puede ser sujeto a ofertas a la baja.

[10]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Febrero/Notificaciones_25_RG/20165500064275.pdf
[11]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Febrero/Notificaciones_24_RG/20165500064285.pdf
[12] https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2026/Abril/OTICS_10/Circular120265330000024_00001-publicada.pdf
[13]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2026/Abril/Notificaciones_20/RESOLUCION_2878_DE_2026_CDA.pdf
[14] Valor tomado de las fuentes de información oficial reportada por los CDA´S.

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

Al encontrarse todos estos componentes ya unificados y sumados dentro de los límites de la tabla anterior, se garantiza un techo presupuestal blindado, el cual servirá como base económica de control para el presente proceso de contratación pública.

RECAUDO

La entidad adopta de forma motivada el valor de $10.345 COP (Tarifa Neta Exenta/Excluida de IVA) por concepto de RECAUDO (Pasarela Financiera de Dispersión). Esta decisión se ampara estrictamente en los principios rectores de la contratación pública y las realidades del sector regulado de tránsito, bajo los siguientes fundamentos jurídicos y técnicos:

Principio de Planeación y Realidad del Mercado:
El análisis de la oferta sectorial permite determinar exclusivamente los precios techo regulados aplicables para la presente vigencia 2026. Es de precisar que, realizando una verificación directa en las fuentes oficiales donde los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de cargar sus tarifas como mecanismo de control, así como en las plataformas y portales web de los propios operadores del mercado, se observa que aplican en sus pasarelas transaccionales integradas el cobro unificado del operador postal de pagos homologado (SuperGIROS y su red autorizada), fijado de forma invariable para este año fiscal en la suma de $10.345 COP. Este valor es parametrizado directamente por el tercero tecnológico que recauda y dispersa las tasas destinadas al RUNT y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), por lo cual adoptar un valor diferente en el precio techo ignorando esta realidad operativa vulneraría el principio de planeación. Debido a que las tarifas globales de la Revisión Técnico-Mecánica (RTM) se indexan anualmente, resulta materialmente imposible predeterminar con exactitud los valores nominales para los años siguientes. En consecuencia, la entidad adopta este análisis como la línea base de precios techo para la vigencia actual.

Prevención de Precios Artificialmente Bajos: Conforme a las directrices de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, las entidades estatales deben calcular los precios techo asegurando la suficiencia financiera de la futura operación. Toda vez que el sistema centralizado de la pista bloquea y restringe de forma automática el cargue de la Revisión Técnico-Mecánica (RTM) si no se cancela el valor exacto del PIN que exige el tercero recaudador, obligar a los proponentes a cotizar por debajo del estándar mayoritario de $10.345 COP induciría a una oferta inviable o a una pérdida operativa ilegal para el contratista, poniendo en riesgo la continuidad del servicio.

Principio de Selección Objetiva y Pluralidad de Oferentes: Al tomar como referencia el valor estandarizado de $10.345 COP que reportan los CDA en sus matrices autorizadas, la Entidad garantiza que el precio techo sea inclusivo. Esto permite la participación de múltiples proponentes en igualdad de condiciones, evitando que el proceso de contratación se declare desierto por un marchitamiento artificial del presupuesto.

En consecuencia, dado que el CDA actúa como un simple intermediario que recauda este dinero para transferirlo íntegramente al tercero financiero en pista, la Entidad reconoce este rubro como

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

un costo directo, rígido e inflexible en su nivel real más seguro del mercado, consolidando un techo presupuestal plenamente garantista y blindado."

METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS VALORES TECHO DE REFERENCIA OBLIGATORIA

Bajo la premisa del control tarifario y libertad tarifaria anteriormente expuesto, la entidad prescindió de la solicitud, recepción y análisis de cotizaciones comerciales ordinarias de proveedores como método para fijar los precios de comparación del mercado. Esta determinación metodológica se fundamenta en que el servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) opera en el territorio nacional bajo un Régimen de Precios Regulados de Orden Público, según lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3 de la Ley 2283 de 2023. Al estar las tarifas base indexadas legalmente a la Unidad de Valor Básico (UVB) y controladas por el Ministerio de Transporte, el mercado no se rige por las dinámicas tradicionales de la libre oferta y demanda.

En consecuencia, y con el propósito de garantizar los principios de planeación, transparencia y legalidad, este análisis adopta formalmente como Valores Techo de Referencia Obligatoria los Límites Máximos Legales establecidos por la normativa vigente para cada categoría vehicular así como los máximos valores cobrados por otros conceptos no fijados legalmente. Estos valores límites actuarán como el tope económico máximo permitido dentro del proceso para las Seccionales de Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.

FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN

COMPLEMENTO ESTUDIO DEL SECTOR
RTM

ITEM	DESCRIPCION - VEHICULOS PUBLICOS	SERVICIO CDA	IVA 19%	RUNT	SICOV	ANSV	RECAUDO	VALOR TECHO UNITARIO
1	REVISION TECNICO-MECANICA LIVIANOS 0-2 AÑOS	$ 258.670	$ 49.147	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.400	$ 10.345	$ 367.654
2	REVISION TECNICO-MECANICA LIVIANOS 3 - 7 AÑOS	$ 258.670	$ 49.147	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.700	$ 10.345	$ 367.954
3	REVISION TECNICO-MECANICA LIVIANOS 8 - 17 AÑOS	$ 258.670	$ 49.147	$ 5.600	$ 35.492	$ 9.000	$ 10.345	$ 368.254
4	REVISION TECNICO-MECANICA LIVIANOS 18 o MAS	$ 258.670	$ 49.147	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.700	$ 10.345	$ 367.954
5	REVISION TECNICO-MECANICA PESADOS 0-2 AÑOS	$ 422.155	$ 80.209	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.100	$ 10.345	$ 561.901
6	REVISION TECNICO-MECANICA PESADOS 3 - 7 AÑOS	$ 422.155	$ 80.209	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.300	$ 10.345	$ 562.101
7	REVISION TECNICO-MECANICA PESADOS 8 - 17 AÑOS	$ 422.155	$ 80.209	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.500	$ 10.345	$ 562.301
8	REVISION TECNICO-MECANICA PESADOS 18 o MAS	$ 422.155	$ 80.209	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.300	$ 10.345	$ 562.101
9	REVISION TECNICO-MECANICA MOTOCICLETAS 0-2 AÑOS	$ 157.188	$ 29.866	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.500	$ 10.345	$ 246.991
10	REVISION TECNICO-MECANICA MOTOCICLETAS 3 - 7 AÑOS	$ 157.188	$ 29.866	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.800	$ 10.345	$ 247.291
11	REVISION TECNICO-MECANICA MOTOCICLETAS 8 - 17 AÑOS	$ 157.188	$ 29.866	$ 5.600	$ 35.492	$ 9.100	$ 10.345	$ 247.591
12	REVISION TECNICO-MECANICA MOTOCICLETAS 18 o MAS	$ 157.188	$ 29.866	$ 5.600	$ 35.492	$ 8.700	$ 10.345	$ 247.191
	VALOR TOTAL DE LA OFERTA							$ 4.709.286

La adopción de los Límites Máximos Legales como tarifas techo del proceso se justifica estructuralmente bajo los siguientes parámetros del mercado:

- Naturaleza Inmodificable de los Costos de Terceros: El precio máximo legal es el único indicador unificado que absorbe de forma integral y matemática los costos forzosos

asociados a la transacción. Esto significa que dentro de estos valores límites ya se encuentran incorporadas las tasas correspondientes al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), los derechos de la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los aportes a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el recaudo financiero bancario y el Impuesto al Valor Agregado (IVA del 19%). Al ser rubros fijos y obligatorios por ley, carece de utilidad técnica solicitar o promediar cotizaciones comerciales ordinarias, ya que ningún prestador del sector puede modificar, reducir o exonerar dichos conceptos en la factura emitida.

- Garantía de Pluralidad y Mitigación del Riesgo de Desierto: El análisis histórico de los procesos contractuales previos adelantados por la entidad para este objeto específico revela una marcada tendencia a la baja participación de oferentes, registrándose históricamente la concurrencia de un único proponente. Ante este escenario técnico, la fijación de la Tarifa Techo de Referencia Obligatoria en el Límite Máximo Legal opera como un mecanismo estratégico de mitigación de riesgos, orientado a minimizar la posibilidad de que el proceso sea declarado desierto. Al estructurar el techo en el tope superior autorizado por el Estado, se brindan mayores garantías económicas al mercado regional, ampliando el margen de maniobra de los prestadores y estimulando la presentación de un número mayor de competidores.
- Suficiencia Financiera y Sostenibilidad: Establecer los valores máximos como el techo de referencia asegura que el presupuesto oficial preestablecido por la entidad se ejecute bajo la modalidad de monto agotable a precios unitarios reales, atractivos y legalmente sostenibles. Esto elimina cualquier riesgo de configurar desviaciones de mercado u omitir variables impositivas, blindando el proceso y asegurando la participación de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) activos, debidamente acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y habilitados ante la Superintendencia de Transporte en la región.

Tras analizar en detalle el funcionamiento del mercado, las normas vigentes y la operatividad del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM), se consolidan las siguientes conclusiones clave:

- El servicio es estandarizado y uniforme: Es claro que este objeto contractual encaja perfectamente en la definición de bienes y servicios con características técnicas uniformes y de común utilización, según el Decreto 1082 de 2015. El proceso de inspección visual, mecánica y de gases no puede ser modificado a voluntad por los centros de diagnóstico; está totalmente estandarizado en el país por la Norma Técnica Colombiana NTC 5375 y vigilado en tiempo real por el sistema SICOV de la Supe transporte.
- Justificación técnica de las tarifas techo: Usar los Límites Máximos Legales como Tarifas Techo de Referencia Obligatoria es la única estrategia que asegura la legalidad y la viabilidad económica del contrato. Al agrupar en un solo valor el servicio neto del CDA, el IVA y los pagos obligatorios a terceros (RUNT, SICOV, ANSV y recaudo), estas tarifas protegen los recursos públicos, garantizan el equilibrio financiero en las Seccionales de Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca, y dan a los prestadores el incentivo necesario para participar.

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

- Control del riesgo de proceso desierto por baja participación: Los antecedentes contractuales de la entidad muestran una alerta clara: el mercado regional tiende a una bajísima participación, llegando al punto de registrar un solo proponente en procesos anteriores tanto de la regional como de otras[15]. Por lo tanto, fijar la tarifa de referencia en el tope máximo autorizado por el Ministerio de Transporte es una decisión clave para reducir el riesgo de que el proceso fracase o se declare desierto, pues ofrece condiciones estables y atractivas para los CDA acreditados por el ONAC.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación abarca las vigencias futuras 2027 y 2028, para las cuales no es posible conocer de manera anticipada el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) que fijará el Gobierno Nacional para cada una de ellas, resulta inviable proyectar un valor nominal fijo en pesos para la totalidad de la ejecución contractual. En consecuencia, se determina adecuado establecer que la remuneración de los servicios en dichas vigencias se liquidará y pagará a la tarifa oficial que el contratista tenga registrada y publicada al público para la respectiva vigencia fiscal. Lo anterior se fundamenta en la obligación legal que tienen los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) de registrar sus tarifas ante la autoridad competente (Superintendencia de Transporte) y de mantener dicho cobro de manera uniforme para todos los usuarios, sin distinción de su calidad pública o privada. Esta decisión se soporta técnicamente en el estudio de mercado adelantado por la entidad, mediante el cual los CDA consultados ratificaron la imposibilidad jurídica y comercial de pactar valores diferentes a los oficiales reportados.

Es preciso señalar que una vez el CDA fija su tarifa, solo puede variar la mismas dentro del término mínimo legalmente establecido[16] y la que determine será la aplicable para el público en general, imposibilitando que en el marco de un proceso de selección sus tarifas presenten diferencias frente a las oficializadas. Lo anterior, resulta importante para la determinación de la modalidad de contratación a utilizar para la selección del contratista, como más adelante se explicará.

Expuesto lo anterior, se informa que para este proceso de contratación se ha destinado un presupuesto de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE. ($458.674.752)**, incluido IVA y todos los costos directos e indirectos; valor total por el cual se adjudicará el proceso de selección, el cual deberá consumirse a modo de bolsa según los requerimientos de servicios que presente la entidad, por los valores ofertados y aceptados.

[15]Ihttps://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6952107&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6952107&isFromPublicArea=True&isModal=False
community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6404503&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6404503&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6404503&isFromPublicArea=True&isModal=False

[16]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Diciembre/Notificaciones_19_C/CIRCULAR_78_2017.pdf

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

El presupuesto se distribuye por vigencia de la siguiente manera:

1. VIGENCIA 2026 (1 al 30 de diciembre): $ 30.000.000
2. VIGENCIA 2027 (1 de enero al 31 de diciembre): $ 220.492.800
3. VIGENCIA 2028 (1 de enero al 31 de julio): $ 208.181.952

Con fundamento en el análisis efectuado, se recomienda adelantar la adjudicación del proceso por el valor total del presupuesto oficial disponible, bajo la modalidad de monto agotable, el cual se ejecutará conforme a las necesidades reales del servicio durante la vigencia contractual.

Recomendaciones que se deben tener en cuenta para realizar el proceso de contratación:

Nota 1: El contratista y el supervisor del contrato designado por la Entidad deberán implementar y mantener un control riguroso y permanente sobre la ejecución técnica y financiera, con el fin de evitar la configuración de hechos cumplidos y garantizar la adecuada administración de los recursos públicos. Para tal efecto, se implementarán mecanismos de seguimiento que permitan monitorear el avance de la ejecución del monto agotable e identificar oportunamente la necesidad de adoptar medidas administrativas o presupuestales que aseguren la continuidad del servicio en condiciones de eficiencia y oportunidad.

Nota 2: El proponente tiene la obligación de estructurar su oferta económica sin exceder el precio techo definido en el documento "Complemento Estudio del Sector" (Unitario y total). El incumplimiento de este límite constituirá una causal objetiva de rechazo de la propuesta.

Nota 3: Al formular su propuesta, el oferente deberá contemplar todas las deducciones por concepto de impuestos, contribuciones y demás gravámenes establecidos por la normativa vigente, los cuales se entienden incluidos en el valor de la oferta.

Nota 4: Para la proyección de costos, el proponente debe considerar los descuentos por concepto de impuestos, contribuciones y estampillas que aplica la FGN, detallados a continuación:

Nombre	**Porcentaje**
Pro-UCEVA	**0.5 %**
Pro-Universidad del Pacífico	**0.5 %**
RETEFUENTE COMPRAS	**2.5 %**
RETEIVA	**15 %**
RETEICA	Tarifa por Mil que aplique en el municipio donde se perfeccione la venta y entrega del bien.

Cabe anotar que las deducciones anteriormente mencionadas están sujetas al tipo de régimen tributario al cual pertenezca el contratista y a la normativa vigente.

Es importante mencionar que las deducciones que se realizan obedecen a exigencias contenidas en disposiciones normativas tanto nacionales como departamentales y locales aplicables al

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

proceso, las cuales pueden variar tanto sus porcentajes o bases como también pueden crear alguna nueva que no sea mencionada en este momento pero que se debe aplicar a partir de una fecha determinada. Por lo anterior, pueden tener variaciones o creación de nuevas retenciones, que serán objeto de análisis al momento de su expedición, y que dichas deducciones están sujetas al tipo de régimen tributario de los contratistas y a la normativa vigente.

Se precisa que para la acusación del ICA se analizará caso a caso, atendiendo a la naturaleza de la actividad del proveedor y conforme a las siguientes reglas generales:

Actividad industrial:

- El impuesto se causa en el municipio donde se ubique la sede fabril del vendedor, es decir, donde se realiza el proceso de producción o manufactura del bien.

Actividad comercial:

- Si la venta se realiza a través de un establecimiento de comercio abierto al público o punto de venta, la actividad se entiende realizada en el municipio donde este se encuentre ubicado.
- Si la venta se perfecciona en un municipio donde no existe establecimiento de comercio ni punto de venta, la actividad se entiende realizada en el municipio donde se convienen el precio y la cosa vendida, es decir, donde se perfecciona la operación comercial.

4.2	**HISTÓRICOS DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN** *(Escoger con "X" una opción)*	
Existen históricos, pero no serán tenidos en cuenta.	**X**	Si bien la entidad cuenta con datos históricos, el servicio de revisión técnico mecánico es de carácter público y está sujeto a una tarifa regulada. Por esta razón los precios históricos del mercado o de contratos anteriores no constituyen un referente valido ni aplicable para la estructuración económica de este proceso, debiendo alinearse estrictamente a los valores oficiales vigentes al momento de la prestación del servicio.
No existen históricos.	**N/A**	**N/A**
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta	**N/A**	**N/A**

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-RP-IPSE-0035-2024 (Presentación de oferta)
Fecha de Inicio del Proceso	20/08/2024
Modalidad de Selección	Subasta Inversa

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

Objeto Contratado	Prestar el servicio de revisión técnico-mecánica y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.
Cuantía del Contrato	311.122.880
Nombre o Razón Social del Contratista	IVESUR COLOMBIA S.A
Plazo de Ejecución	30/11/2026
Plataforma de Publicación	SECOP II
Link de Publicación	community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6404503&isFromPublicArea=True&isModal=False
Estado del Contrato	EJECUCION
Número de Proceso	FGN-RP-IPSE-0081-2022
Fecha de Inicio del Proceso	1/11/2022
Modalidad de Selección	Subasta Inversa
Objeto Contratado	Prestar el servicio de revisión técnico-mecánica y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.
Cuantía del Contrato	163.645.800
Nombre o Razón Social del Contratista	IVESUR COLOMBIA S.A
Plazo de Ejecución	31/07/2024
Plataforma de Publicación	SECOP II
Link de Publicación	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?prevCtxLbl=Buscar+procesos&prevCtxUrl=https%3a%2f%2fwww.secop.gov.co%3a443%2fCO1BusinessLine%2fTendering%2fContractNoticeManagement%2fIndex&notice=CO1.NTC.3319529
Estado del Contrato	LIQUIDADO
Número de Proceso	FGN-RP-IPSE-0127-2020
Fecha de Inicio del Proceso	11/12/2020
Modalidad de Selección	Subasta Inversa
Objeto Contratado	Servicio de revisión técnico-mecánica y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.
Cuantía del Contrato	171.282.946

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

Nombre o Razón Social del Contratista	IVESUR COLOMBIA S.A
Plazo de Ejecución	31/10/2022
Plataforma de Publicación	SECOP II
Link de Publicación	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?prevCtxLbl=Buscar+procesos&prevCtxUrl=https%3a%2f%2fwww.secop.gov.co%3a443%2fCO1BusinessLine%2fTendering%2fContractNoticeManagement%2fIndex&notice=CO1.NTC.1560722
Estado del Contrato	LIQUIDADO

4.3	**HISTÓRICOS DE OTRAS ENTIDADES DEL ESTADO** *(Escoger con "X" una opción)*	
Estado del Contrato	**X**	Se realizó búsqueda de información en cuanto a contrataciones similares con otras entidades para tratar de establecer un comparativo con el objeto del presente proceso, encontrando algunos procesos, pero con diferentes características técnicas y en diferentes regiones del país, por lo que no se tendrán en cuenta como insumo para la estructuración del presente proceso de contratación
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta.	**N/A**	**N/A**
No existen históricos	**N/A**	**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	**N/A**
Número de Proceso	**N/A**
Fecha de Inicio del Proceso	**N/A**
Modalidad de Selección	**N/A**
Objeto Contratado	**N/A**
Cuantía del Contrato	**N/A**
Nombre o Razón Social del Contratista	**N/A**
Plazo de Ejecución	**N/A**
Link de Publicación	**N/A**
Estado del Contrato	**N/A**

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				

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

Los vehículos oficiales son aquellos automotores de propiedad de las entidades del Estado destinados exclusivamente al cumplimiento de las funciones públicas, la logística estatal y el servicio institucional, al ser la Fiscalía una entidad del sector público (perteneciente a la Rama Judicial), todos sus bienes, incluyendo su flota vehicular, los cuales operan de manera prioritaria para apoyar las labores judiciales, las investigaciones penales y los esquemas de seguridad en todo el territorio colombiano, están clasificados como bienes del Estado de uso oficial.

Qué es la Revisión Técnico Mecánica (RTM)[17]?

La Revisión Técnico Mecánica es una inspección obligatoria que deben hacer todos los vehículos que circulan en Colombia para evaluar si cumplen con las normas de seguridad, mecánicas, ambientales y de emisiones que les permitan transitar legalmente por el territorio nacional. Durante la inspección se revisan componentes como frenos, suspensión, luces, llantas, sistema de dirección, carrocería, chasis y se comprueban los niveles de gases contaminantes.

Al igual que cualquier otro vehículo del país, Los vehículos institucionales debe someterse a la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM). Este es un procedimiento técnico de control legal y obligatorio que sirve para verificar de forma exhaustiva el estado físico y operativo de los automotores. Se exige con el fin primordial de salvaguardar la seguridad vial, prevenir siniestros viales causados por fallas mecánicas latentes y mitigar el impacto ambiental mediante el control de la contaminación del aire

Marco normativo

La Revisión Técnico Mecánica (RTM) en Colombia se rige por el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y sus modificaciones posteriores como la Ley 1383 de 2010 y la Ley 2294 de 2023 en su artículo 179. El Ministerio de Transporte es la entidad encargada de la regulación de la RTM y la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5375 establece los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para circular por el territorio nacional, NTC6282 Y 6218 normas mecánicas, ambientales y de seguridad para transitar.

¿Cuáles son los períodos de renovación de la RTM?

La vigencia y renovación de este trámite se exige de acuerdo a su categoría, así:

[17] https://www.runt.gov.co/sites/default/files/documentos/ABC%20Renovaci%C3%B3n%20RTM.pdf

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

- **Servicio público, escolar y de turismo:** La primera revisión es a los 2 años después de la matrícula y luego se debe renovar anualmente.
- **Servicio particular:** La primera revisión es a los 5 años después de la matrícula y luego se debe renovar anualmente.
- **Motocicletas:** La primera revisión es a los 2 años después de la matrícula y luego se debe renovar anualmente.

Elementos Evaluados en la Inspección técnico-mecánica

Durante la revisión, realizada en un Centro de Diagnóstico Automotriz (CDA) autorizado por el Ministerio de Transporte, se miden y evalúan componentes críticos de seguridad y funcionamiento. Esto incluye la eficiencia del sistema de frenado, el estado de la suspensión y la dirección, el correcto funcionamiento de las luces y señales, el desgaste y estado de las llantas, el estado general de la carrocería y los vidrios, y los niveles de emisión de gases contaminantes o polución.

Tipos de revisiones[18]:

Se realizan dos tipos de revisiones.

1. **Revisión mecanizada:** se realiza cuando sea aplicable y según el tipo de vehículo que se inspecciona, con la ayuda de los equipos y métodos establecidos en la NTC 5385 o la norma que la actualice o reemplace. Los resultados obtenidos se reportan de manera automática y sistematizada al servidor de datos sin la manipulación de estos por parte del operario

2. **Revisión sensorial:** examen que se realiza por personal competente según requerimientos especificados mediante percepción sensorial de los elementos del vehículo con la ayuda de herramientas, sin retirar o desarmar partes del vehículo, atendiendo a probables ruidos, vibraciones anormales, holguras, fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas, o desensamble de conjuntos.

Certificado de la Revisión Técnico - Mecánica y de Emisiones Contaminantes - RTM[19]

El certificado de RTMyEC es el documento virtual que acredita que un vehículo automotor se encuentra dentro de los parámetros o límites Técnico - Mecánicos y de Emisiones Contaminantes permisibles, establecidos por las Normas Técnicas Colombianas - NTC o Reglamentos Técnicos, adoptados por el Ministerio de Transporte.

¿Cómo se notifican el resultado de la Revisión Técnico Mecánica?

[18]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Noviembre/Comunicaciones_16/GuiaRevisionSegura.pdf
[19]https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Noviembre/Comunicaciones_16/GuiaRevisionSegura.pdf

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

Al finalizar las pruebas, el resultado (aprobado o rechazado) se notifica formalmente al conductor mediante la entrega de un formato uniforme físico detallado. Paralelamente, el CDA realiza la notificación oficial mediante el cargue digital inmediato del certificado en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). De esta manera, el estado de la RTM queda disponible en tiempo real para la consulta y control de las autoridades de tránsito del país.

En caso de que tu vehículo no sea aprobado, cuentas con un plazo de 15 días calendario para corregir las fallas delectadas. Durante este tiempo, podrás volver al mismo CDA, para realizar una nueva revisión sin costo adicional, garantizando que tu vehículo cumpla con todas las normas.

Consecuencias de no realizar la revisión técnico-mecánica.

De acuerdo a lo establecido en el marco legal se resume en tres impactos críticos:

1. **Sanciones de Tránsito:** Conlleva una multa económica de 15 salarios mínimos diarios (más de $680.000 COP en 2026) y la inmovilización inmediata del vehículo en los patios, sumando costos de grúa[20].
2. **Pérdida de Seguros:** de acuerdo a lo establecido en el código de Comercio de Colombia (Decreto Ley 410 de 1971) y el Artículo 1077 (Demostración del siniestro). Las aseguradoras aplican la exclusión automática de las pólizas Todo Riesgo. En caso de accidente, la entidad o el conductor deben responder con su propio patrimonio por los daños.
3. **Impacto en la Fiscalía:** Provoca la parálisis de las misiones ya que no se puede usar vehículos sin RTM y acarrea investigaciones disciplinarias para los supervisores por fallas en la planeación del parque automotor.

5.1.1 Técnicos

De conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes de la entidad, el objeto del proceso consiste en prestar el Servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para el parque automotor adscrito a la Regional Pacífico de la Fiscalía General de la Nación.

Este componente técnico se encuentra rígidamente estandarizado bajo los siguientes parámetros de obligatoria observancia:

A. **Clasificación de las Tipologías Vehiculares Obligatorias**

El servicio se prestará por UNIDAD evaluada, clasificando el parque automotor en las siguientes categorías técnicas definidas en la ficha institucional:

- **Motocicleta:** Vehículo de dos ruedas impulsado por un motor que acciona la rueda trasera.
- **Vehículos Livianos (Un solo eje):** Comprende los Automóviles (aparatos de 4 ruedas para transporte de personas, animales o cosas, con tracción por motor de combustión), así como

[20] https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180#21

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

las Camionetas y Camperos (diseñados para pasajeros y carga en vías urbanas o rurales, montados sobre un mínimo de 4 ruedas).
- **Vehículos Pesados (Dos y tres ejes):** Unidades destinadas al transporte que abarcan buses, camiones, colectivos, busetas y tractocamiones.

B. **Alcance Geográfico y Distribución de la Cobertura Regional**

El contratista seleccionado debe garantizar la prestación del servicio a través de sedes propias o convenios con aliados comerciales debidamente acreditados ante la ONAC o habilitados por el Ministerio de Transporte, cubriendo con exactitud las siguientes ciudades por cada seccional:

- **Seccional Cali:** Cobertura en la ciudad de Cali (Valle del Cauca).
- **Seccional Cauca:** Cobertura en la ciudad de Popayán (Cauca).
- **Seccional Nariño:** Cobertura en la ciudad de Pasto (Nariño).
- **Seccional Valle:** Cobertura extendida en las ciudades de Buga, Buenaventura y Tuluá (Valle del Cauca).

C. **Inventario Base del Parque Automotor de la Fiscalía**

El presupuesto bajo la modalidad de monto agotable se ejecutará sobre un inventario consolidado de 603 vehículos distribuidos en las cuatro zonas geográficas. Se aclara en la planeación que este volumen es susceptible de fluctuaciones (aumento o disminución) durante la vigencia contractual debido a transferencias de remesas, donaciones o comisos.

El desglose técnico por seccional se detalla a continuación:

Ubicación Física	Cantidad Motos	Cantidad Carros (Livianos / Pesados)	Total Flota Seccional
Seccional Cali	96	182 (64 Automóviles, 116 Camionetas, 2 Pesados)	**278**
Seccional Cauca	50	71 (28 Automóviles, 42 Camionetas, 1 Pesado)	**121**
Seccional Nariño	49	80 (23 Automóviles, 57 Camionetas, 0 Pesados)	**129**
Seccional Valle del Cauca	20	55 (21 Automóviles, 34 Camionetas, 0 Pesados)	**75**
TOTAL	**215**	**388**	**603**

D. **Condiciones Técnicas de Entrega y Verificación Digital**

Para el correcto control y liquidación del servicio, se imponen tres requisitos obligatorios en la línea técnica de ejecución:

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

- **Acceso en Línea Permanente:** El contratista debe suministrar al supervisor de la Fiscalía los permisos y el acceso digital a su plataforma para verificar el estado de las revisiones del parque automotor en tiempo real.
- **Doble Reporte de Certificación:** Al finalizar de forma aprobada cada inspección, el CDA entregará el certificado original físico al conductor asignado por la Fiscalía y remitirá de forma obligatoria una copia digital (medio magnético) al correo electrónico del supervisor del contrato.
- **Capacitaciones Conexas Obligatorias:** Sin generar ningún costo adicional para la entidad, el adjudicatario deberá impartir como mínimo una capacitación virtual por cada vigencia en temas de prevención, seguridad vial y buenas prácticas de inspección del vehículo antes de iniciar la marcha.

5.1.2 Económicos

Los sectores económicos de Colombia se dividen en tres: el sector primario o sector agrícola, el sector secundario o sector industrial y el sector terciario o sector de prestación de servicios. Esta división y diferenciación es acorde a lo planteado por los estudios en economía clásica. Cada uno de estos sectores posee actividades económicas en común dentro de cada grupo y se diferencia de los demás. El objeto de este proceso se enmarca formalmente dentro del Sector Terciario de la Economía (Sector Servicios), subsector de Servicios Técnicos y de Apoyo al Transporte Terrestre, específicamente clasificado bajo la actividad de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA). De acuerdo con la clasificación industrial internacional uniforme (CIIU Rev. 4), corresponde a la Actividad 7120 (Ensayos y análisis técnicos), la cual abarca la inspección técnica de vehículos automotores para verificar su idoneidad vial y el cumplimiento de las normas ambientales vigentes.

Variables Macroeconómicas y Financieras de Impacto

Al tratarse de un mercado con precios controlados por el Estado, la sostenibilidad del presupuesto oficial definido y la estructura de costos del contrato no dependen de la libre oferta y demanda, sino del comportamiento de las siguientes variables oficiales:

La Unidad de Valor Básico (UVB 2026): De conformidad con el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026), se creó la Unidad de Valor Básico (UVB), la cual reemplazó la Unidad de Valor Tributario (UVT) como base de cálculo para las tarifas de los organismos de apoyo al tránsito, incluyendo los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA). Para la vigencia 2026, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante la Resolución No. 3488 del 31 de diciembre de 2025[21], fijó el valor de la UVB en doce mil ciento diez pesos ($12.110 COP). Esta variable constituye la unidad de medida de referencia principal del contrato, determinando el costo base técnico (mínimo y máximo) que los CDA pueden registrar en el país.

De conformidad con lo establecido en la normatividad, al rango de precios definido se le adicionará el valor que por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones, y que en la presente Sección se describen. Estos componentes adicionales son:

[21] https://www.minhacienda.gov.co/documents/d/portal/resolucion_3488_diciembre_31_2025?download=true

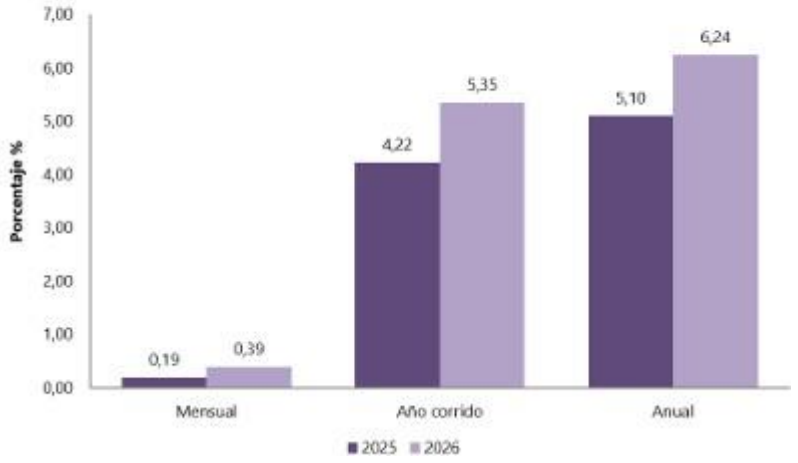
Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

- Valores correspondientes al IVA.
- Tarifa correspondiente al RUNT.
- Valor del servicio prestado por SICOV.
- Tarifa correspondiente a la ANSV.
- Recaudo Bancario.

Esta variable se refleja dentro del proceso manteniendo los valores unitarios sin incrementos y variación imprevistos durante la ejecución del contrato.

Índice de Precios al Consumidor (IPC)[22]:

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Agosto 2025 - 2026



Comportamiento Actual: A cierre del mes de agosto de 2026, la variación anual del IPC general en Colombia se situó en el 6,24%.a inflación nacional registró una variación mensual del 0,39%, acumulando una variación año corrido de 5,35%.

El comportamiento de la inflación acumulada afecta directamente los costos indirectos de operación de los CDA (arriendos de infraestructura, servicios públicos, mantenimiento preventivo de opacímetros y frenómetros calibrados ante la ONAC) y el valor de las pólizas de responsabilidad civil exigidas para el contrato, Si la inflación es muy alta, los costos de funcionamiento de los CDA aumentan, pero al no poder subir sus tarifas más allá del techo legal de la UVB, su margen de utilidad disminuye. En el proceso de selección, esto se refleja en que los proponentes buscarán

[22]chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/bol-IPC-ago2026.pdf

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

asegurar contratos estables de monto agotable como el de la Fiscalía para mantener un volumen constante de trabajo que compense la presión de la inflación.

Costos Operativos de Tecnología y Personal: El sector de diagnóstico automotor requiere un uso intensivo de mano de obra calificada (directores técnicos e inspectores certificados) y en conectividad digital tecnológica en tiempo real. Por ende, las variaciones del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) y las tasas de soporte de la plataforma del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) con costos fijos que los CDA deben transferir obligatoriamente por cada revisión realizada.

En consecuencia, el comportamiento integrado de las variables macroeconómicas analizadas y la naturaleza regulada del sector demuestran que el presupuesto oficial establecido por la Fiscalía General de la Nación es adecuado, real y suficiente para respaldar el proceso de selección. Al basar la planeación en las tarifas comerciales vigentes reportadas ante la Superintendencia de Transporte bajo la Unidad de Valor Básico (UVB) de 2026, la entidad neutraliza el riesgo de incrementos imprevistos y asegura un techo presupuestal económicamente atractivo para los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) de la región.

5.1.3 Regulatorios

Ley 80 de 1993: "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".

Ley 1150 de 2007: "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos".

Ley 1474 de 2011: "Estatuto Anticorrupción", en lo relacionado con la transparencia y la responsabilidad en la contratación pública.

Decreto 1082 de 2015: "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional", en lo referente a la reglamentación de las modalidades de selección, garantías contractuales y demás disposiciones aplicables al proceso.

Ley 1712 de 2014: "Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional", en cuanto a la publicidad de la actuación contractual".

Resolución No. 30000-05003 del 26 de agosto de 2026, mediante la cual se actualiza el Manual de Contratación de la Fiscalía General de la Nación.

Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", modificada por la Ley 1383 de 2010, en lo relativo a las condiciones técnico-mecánicas que deben cumplir los vehículos automotores para transitar por las vías del territorio nacional.

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

Normas técnicas del fabricante y manuales de usuario correspondientes a cada tipo, marca y modelo de vehículo, en cuanto establecen la periodicidad y los estándares técnicos del mantenimiento preventivo.

Resolución No. 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 "Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte".

Resolución No. 20243040003125 del 31 de enero de 2024 Por la cual se modifica el Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022: "Por medio del cual se expide la resolución única compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte" en lo relacionado con los rangos de precios al usuario para servicios prestados por los Organismos de Apoyo al Tránsito y se dictan otras disposiciones

Resolución No. 20263040030265 del 31 de julio de 2026 Por la cual se modifica y adiciona al Capítulo 3 del Título 3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, relacionado a la revisión técnico-mecánica de los vehículos remolques y semi remolques por Centros de Diagnóstico Automotor.

Resolución 20253040051705 de 2025 Ministerio de Transporte Por la cual se actualizan las tarifas de los servicios del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Se tiene además que el proceso y el contrato que llegase a celebrarse deben regirse por las demás normas que modifiquen o adicionen las citadas, así como por los documentos que conforman el proceso, los estudios previos, sus anexos, formatos, adendas y demás documentos que sobre la materia se expidan durante el desarrollo del proceso de contratación y en lo que no esté particularmente regulado en ellas o en este documento, por las normas legales comerciales y civiles vigentes que sean pertinentes.

Finalmente, la estructuración de los documentos del proceso de contratación y para la selección del contratista, se tendrán en cuenta las prácticas recomendadas por Colombia Compra Eficiente en cada una de sus guías y manuales.

5.1.4	Otros

Dado que el objeto contractual incluye de forma directa la revisión de emisiones contaminantes, los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) están sujetos a un estricto marco de control ecológico regulado de manera conjunta por el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Transporte. El cumplimiento ambiental del sector se divide en dos fases obligatorias los necesarios para la habilitación legal del CDA y los obligatorios para el desarrollo diario de su actividad.

La acreditación, además de ser una condición para operar como Organismo de apoyo al tránsito, es un medio para que los Centros de Diagnóstico Automotor demuestren su competencia mediante el cumplimiento de los requisitos de imparcialidad, instalaciones, personal, equipos, métodos y

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

procedimientos descritos en las Normas Técnicas Colombianas adoptadas por el Ministerio de Transporte[23].

La inspección que realiza un CDA acreditado, es un elemento que fortalece la gestión de las políticas de seguridad vial y calidad del aire, toda vez que una revisión confiable, competente e imparcial permite determinar que los vehículos automotores que transitan por el territorio nacional están en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad, para contribuir con la reducción de siniestros viales y la disminución de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles.

Requisitos Ambientales Exigibles para la Habilitación[24]:

Para que un CDA pueda obtener y mantener su habilitación oficial ante el Ministerio de Transporte y operar legalmente, de acuerdo a lo establecido en la resolución 3768 de 2013 (modificada parcialmente por las Resoluciones 3318 de 2015, 5202 de 2016 y 6589 de 2019) del Ministerio de Transporte debe acreditar ante la entidad los siguientes requisitos ambientales previos:

- **Certificación Ambiental de Gases:** Es el acto administrativo obligatorio expedido por la Autoridad Ambiental Competente de la región (como la CVC en el Valle, la CRC en el Cauca o Corponariño en Nariño). Esta certificación da constancia de que el establecimiento cumple de manera limpia con las Normas Técnicas Colombianas en materia de control de emisiones.

- **Acreditación Técnica de la Infraestructura de Medición:** El CDA debe demostrar ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) que cuenta con laboratorios e instalaciones idóneas para albergar los equipos periféricos de diagnóstico ambiental, garantizando que el entorno físico no altere las lecturas de los sensores.

- **Licenciamiento y Permiso de Uso de Suelo**: El establecimiento debe certificar el uso del suelo autorizado para actividades de impacto tecnológico intermedio, asegurando el cumplimiento de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) municipales respecto a la mitigación del impacto acústico y de gases en zonas urbanas

Parámetros Ambientales de Cumplimiento en el Desarrollo de la Actividad

Una vez habilitado, el CDA debe aplicar de forma rutinaria y obligatoria protocolos técnicos y ecológicos[25]:

- **Aplicación Estricta de la Norma Técnica NTC 5375:** Constituye la regla de oro del control ambiental automotor. El contratista debe verificar de manera mecanizada y sensorial que los vehículos a gasolina, diésel o gas no superen los umbrales máximos permitidos de

[23] https://onac.org.co/servicios/centros-de-diagnostico-automotor/
[24] https://onac.org.co/servicios/centros-de-diagnostico-automotor/
[25] https://www.aso-cda.org/wp-content/uploads/2024/02/NTC-5375-Tercera-Actualizacion-RTM.pdf

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

opacidad, monóxido de carbono e hidrocarburos. Cualquier lectura por encima del techo ecológico genera un defecto Tipo A (rechazo inmediato del vehículo).

- **Calibración y Control Metrológico de Equipos:** Los analizadores de gases y opacímetros deben someterse a mantenimientos preventivos constantes y calibraciones periódicas mediante gases de referencia certificados. El software del SICOV bloquea automáticamente la línea de revisión si detecta que un equipo ha superado el tiempo límite sin calibración, impidiendo la emisión de certificados.

- **Protocolos Especiales para Vehículos Híbridos y Eléctricos:** En cumplimiento de la Resolución Conjunta 20213040039485, los CDA deben aplicar guías diferenciadas de inspección ambiental para las tecnologías de movilidad limpia que posee la Fiscalía. Los vehículos 100% eléctricos se encuentran totalmente exentos de las pruebas de escape, gases y ruido, lo que exige que el personal del CDA esté capacitado para omitir estos pasos en el sistema sin alterar la validez del cargue de datos en el RUNT.

- **Plan de Gestión de Residuos Peligrosos (RESPEL):** En su operación diaria, los CDA deben garantizar la correcta disposición final de los residuos derivados de las pruebas (filtros de equipos, residuos químicos de calibración, aguas residuales y elementos de limpieza contaminados con hidrocarburos). El contratista debe contar con bitácoras de entrega a gestores ambientales autorizados, evitando sanciones o cierres preventivos por parte de las Corporaciones Autónomas Regionales de la zona, lo cual pondría en riesgo la continuidad del servicio para la entidad.

En conclusión, el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y las exigencias de la Resolución 3768 de 2013 constituyen un marco de control obligatorio e ineludible para el desarrollo de este contrato. Al verificar que las tarifas comerciales de referencia contemplan de manera integral los costos de calibración tecnológica y los planes de gestión de residuos peligrosos (RESPEL), la Fiscalía General de la Nación asegura la contratación de operadores legalmente idóneos. De este modo, se garantiza que las inspecciones del parque automotor en las Seccionales de Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca se realizarán bajo estrictos parámetros de protección al medio ambiente, mitigando los riesgos de sanciones o cierres preventivos por parte de las autoridades locales y blindando la continuidad de la labor judicial.

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

El Análisis de la Oferta consiste en la caracterización técnica, jurídica y financiera de los posibles proveedores del mercado, con el fin de determinar su capacidad para satisfacer las necesidades de la Fiscalía General de la Nación. Este estudio exige identificar a los competidores actuales, evaluar su ubicación geográfica y experiencia técnica, así como analizar la estructura de sus costos operativos bajo las condiciones macroeconómicas vigentes, tales como la disponibilidad de mano de obra y el dinamismo del sector servicios. Su propósito fundamental es garantizar la pluralidad de oferentes y asegurar que las empresas identificadas posean la solidez necesaria para mitigar riesgos de incumplimiento durante la ejecución del contrato, acoplado a la realidad del objeto contractual.

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

De conformidad con los lineamientos de la Guía para la elaboración de Estudio del Sector expedido por la ANCP-CCE para efectos de identificación del objeto contractual dentro del sistema de clasificación estandarizado de bienes y servicios, se adopta como código principal el asociado a servicios de inspección de vehículos y, como referencias complementarias de soporte técnico y ambiental Estos códigos corresponden a especialidades técnicas muy precisas dentro del clasificador **UNSPSC**[26] que complementan y blindan de manera perfecta el alcance técnico y legal de la RTM frente a las exigencias de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

Segmento	Familia	Clase	Producto
78 Servicios de transporte, almacenaje y correo	7818 Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	781815 Servicios de mantenimiento y reparación de vehículos	78181505 Servicios de inspección de vehículo

La inclusión combinada de estos tres segmentos responde a la realidad de la infraestructura técnica y los fines institucionales que componen la operación de un **Centro de Diagnóstico Automotor (CDA)** en Colombia:

Justificación Segmento 78 (Núcleo Operativo): El código 78181505 representa la esencia de la actividad contractual. Limita el alcance del análisis exclusivamente a las labores de inspección legal y obligatoria de vehículos, permitiendo al analista separar este proceso de la libre oferta de mecánica general correctiva, la cual alteraría el equilibrio económico al tratarse de un mercado de tarifas reguladas por el Ministerio de Transporte

En estricta correspondencia con la codificación definida para este proceso, el universo de proveedores aptos y legalmente idóneos para la ejecución de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) en el territorio nacional se restringe de manera exclusiva a los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) de carácter público o privado.

Para que un CDA pueda comercializar legítimamente este servicio y contratar con la entidad estatal, debe acreditar concurrentemente los siguientes requisitos ante la plataforma nacional: la habilitación oficial de funcionamiento del Ministerio de Transporte, la acreditación vigente bajo la norma ISO/IEC 17020 expedida por el ONAC, y la conectividad tecnológica activa al SICOV de la Superintendencia de Transporte.

Dinámica del Mercado a Nivel Nacional y Territorial

La dinámica comercial del sector de la RTMyEC en Colombia posee características estructurales atípicas que lo diferencian de manera sustancial de los mercados de servicios convencionales, rigiéndose de forma real por las siguientes variables regulatorias y geográficas:

[26]https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

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

- **Inelasticidad del Precio y Control Tarifario del Estado:** La dinámica económica de este mercado no responde a la dinámica tradicional de la oferta y la demanda, ni permite la libre fijación de precios o la aplicación de descuentos comerciales. Conforme a la normatividad del Ministerio de Transporte, el Gobierno Nacional interviene el sector mediante un sistema estricto de rangos tarifarios (piso y techo) expresados en Unidades de Valor Básico (UVB). Al estar unificados legalmente los valores máximos a cobrar en todo el territorio nacional, la competencia real entre los diferentes CDA se traslada de manera exclusiva a factores ajenos al precio, tales como la calidad de la atención, la agilidad en los tiempos de inspección, la tecnología de la capacidad instalada y la ubicación estratégica de sus sedes.

- **Densidad de la Oferta y Capacidad Instalada en las Seccionales:** Frente a la dispersión geográfica del parque automotor objeto de análisis (503 unidades compuestas por 215 motocicletas y 388 vehículos livianos), el comportamiento y disponibilidad de la oferta de CDA opera de forma asimétrica en el suroccidente del país:

    - **Zona de Alta Densidad (Cali y Valle del Cauca):** Concentra el nodo principal de la demanda (116 motocicletas y 237 carros). La oferta en esta zona se caracteriza por una alta concentración de operadores y una libre competencia intensa basada en infraestructura avanzada, lo que garantiza suficiencia operativa inmediata y múltiples opciones de atención en el área metropolitana y municipios aledaños.
    - **Zonas de Densidad Moderada (Cauca y Nariño):** Cubren la flota adscrita a Popayán, Pasto y sus respectivos corredores provinciales (99 motocicletas y 151 carros). En estos departamentos la oferta de CDA locales es más compacta y atomizada. No obstante, los establecimientos autorizados en las cabeceras urbanas registran una capacidad técnica instalada plenamente robusta para absorber la demanda vehicular institucional bajo los parámetros exigidos por la ley.

- **Complejidad Territorial y Requerimientos de Cobertura Especializada:** El mercado en esta región específica abarca desde grandes centros urbanos altamente industrializados como Cali y el eje del Valle del Cauca, hasta zonas con marcadas complejidades topográficas, geográficas y de orden público en las Seccionales de Cauca y Nariño. Esta realidad del entorno exige que la oferta de los CDA cuente con redes de infraestructura robustas o esquemas de asociatividad comercial integrados (como consorcios o uniones temporales) o aliados comerciales (Contratistas/Subcontratistas). Esta capilaridad en el servicio es indispensable para mitigar los tiempos de desplazamiento de las flotas oficiales y asegurar que los vehículos de misiones operativas y de seguridad mantengan su disponibilidad misional continua mediante una atención descentralizada en los diferentes nodos viales.

- **Participación Nacional y Mecanismos de Alianzas Estratégicas en la Oferta:** El comportamiento del mercado evidencia que los CDA operan con un modelo de negocio que combina la presencia de grandes corporaciones de cobertura nacional con operadores de arraigo regional. Con el fin de expandir su alcance comercial hacia zonas geográficas específicas donde no poseen infraestructura física directa, es una práctica común y

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

consolidada que los participantes del sector con presencia nacional desarrollen alianzas estratégicas que apertura opciones para la cobertura integral, pero manteniendo la responsabilidad en el contratista. En este caso el proponente adjudicatario deberá asumir la responsabilidad plena por la idoneidad y legalidad de sus aliados (Contratistas/Subcontratistas). La presentación de vínculos contractuales con terceros no deberá trasladar el riesgo a la Fiscalía General de la Nación; por tanto, el contratista deberá garantizar la indemnidad de la Entidad ante cualquier contingencia operativa o legal de sus aliados (Contratistas/Subcontratistas). El contratista deberá responder directamente por los perjuicios que lleguen a causarse por cuenta de las actividades que ejecuten sus aliados secundarios.

- **Estructura de Recaudo Tercerizado:** Financieramente, la dinámica de ingresos del sector está predeterminada de manera uniforme a nivel país. Los CDA actúan principalmente como intermediarios obligatorios de recaudo. De la tarifa total percibida por cada inspección, el operador debe transferir de forma matemática y obligatoria porcentajes fijos e inmodificables a la plataforma del RUNT, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), al operador tecnológico del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) y el respectivo componente tributario del IVA. En consecuencia, el margen neto retenido por el CDA (Tarifa Base) está estandarizado por la regulación nacional, unificando los costos de operación base de toda la oferta evaluada en el mercado.

Dentro del estudio de la oferta de empresas que puedan cumplir con el objeto contractual del presente estudio, se tiene que dentro de la plataforma SECOP II hay un total de empresas distribuidas por código UNSPSC así:

Clasificación UNSPSC[27]	Descripción
78181505	Servicios de inspección de vehículo

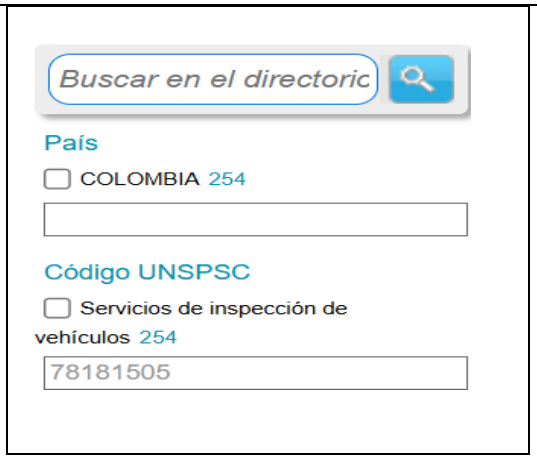
DIRECTORIO SECOP[28]

INFORMACIONN PROVEEDORES

[27] https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios

[28]https://community.secop.gov.co/Directory/CompanyProfiles/Network/Index?prevCtxUrl=%2fCO1ContractsManagement%2fTendering%2fProcurementContractManagement%2fIndex

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



La consulta efectuada en el Directorio del SECOP II permitió identificar por el código UNSPSC un total de 254 empresas a nivel nacional, que cuentan con la capacidad de ofrecer los bienes y servicios asociados al código UNSPSC definido para este objeto contractual. Este escenario evidencia la existencia de un mercado con suficiente capacidad de oferta para la prestación de los servicios requeridos, garantizando la existencia de potenciales proveedores y condiciones adecuadas de pluralidad de oferentes, competencia y concurrencia dentro del presente proceso de contratación.

Posteriormente, se verificó la experiencia contractual de las Mipymes en el códigos UNSPSC definido, utilizando como fuente el conjunto de datos suministrado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, los cuales se encuentran disponibles en el Portal de Datos Abiertos, mediante la categoría "SECOP II - Contratos Electrónicos - PYMES"[29]en su actualización del 22 de julio de 2026.

Este análisis permitió establecer que las Mipymes han tenido participación efectiva en la contratación estatal, destacándose los siguientes resultados:

78181505	1.444

Este análisis permitió identificar que en el mercado existen Mipymes que se han adjudicado al menos un (1) contrato estatal relacionado con el código UNSPSC definido para este proceso. Este resultado confirma la existencia de un grupo de Mipymes con experiencia acreditada en la ejecución de contratos estatales relacionados con el bien objeto del presente proceso, bajo diferentes modalidades de selección. Esto evidencia que el mercado cuenta con oferentes que cumplen con la condición de acreditar la experiencia mínima requerida en los Estudios Previos del presente proceso.

[29] https://www.datos.gov.co/Gastos-Gubernamentales/SECOP-II-Contratos-Electr-nicos-PYMES/t3dm-3p82/about_data

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

En conclusión, el análisis de la oferta demuestra que el proceso cuenta con un mercado dinámico y plural, con presencia relevante de Mipymes con experiencia en los códigos UNSPSC definidos, lo que garantiza condiciones de competencia, transparencia y acceso equitativo para este segmento empresarial en el marco de la contratación estatal

Mercado laboral de personas con discapacidad.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 0287 de 2026 de Colombia Compra Eficiente, el cual promueve la inclusión de población con discapacidad en los procesos de contratación pública, se realiza el análisis del mercado laboral de esta población tomando como referencia la información oficial del DANE – Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) , específicamente el boletín técnico "Mercado laboral de la población con discapacidad Trimestre Movil mayo - julio 2026[30], junto con su anexo técnico.

De acuerdo al boletín técnico sobre la participación de la Población ocupada con y sin discapacidad según las diferentes ramas de actividad total nacional Para el trimestre móvil mayo julio 2026, fue así:

Tabla 2: Participación de la población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total nacional
Trimestre móvil mayo – julio 2026[31]

Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	**415**	**100**	**24.115**	**100**
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	90	21,7	3.238	13,4
Comercio y reparación de vehículos	80	19,2	4.094	17,0
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	42	10,0	1.984	8,2
Industria Manufacturera	37	8,8	2.621	10,9
Alojamiento y servicios de comida	34	8,2	1.870	7,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	29	6,9	1.918	8,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	28	6,8	3.142	13,0
Transporte y almacenamiento	28	6,7	1.806	7,5
Construcción	26	6,2	1.671	6,9
Otras ramas^	22	5,3	1.770	7,3

Fuente: DANE, GEIH[32]

[30] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/mercado-laboral-de-las-personas-con-discapacidad
[31] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLPD-may-jul2026.pdf
[32] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLPD-may-jul2026.pdf

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

Durante el trimestre móvil entre mayo y julio 2026, la tasa global de participación (TGP) de la población con discapacidad fue de un total de 415 que equivale a un 21,2%, en comparación con la TGP de la población sin discapacidad que fue de 24.115 que equivale a un 67,1%, lo que significa una diferencia negativa de 45,9 puntos porcentuales (p.p.) entre las dos poblaciones, Cabe precisar que las cifras presentadas se encuentran expresadas en miles de personas, de conformidad con la metodología de publicación adoptada por el DANE.

Sobre el particular y con el fin de identificar la relación entre dichas ramas de actividad económica, conforme a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU Rev. 4 A.C)[33] y el presente proceso contractual, resulta pertinente analizar el objeto del mismo, el cual corresponde a la Revisión Técnico-Mecánica que guarda relación principalmente con la rama de actividad económica denominada "Comercio y reparación de vehículos", por cuanto comprenden servicios de diagnóstico, mantenimiento preventivo y correctivo, reparación mecánica, eléctrica y electrónica automotriz, así como el suministro e instalación de repuestos y accesorios para vehículos automotores.

En consecuencia, para efectos del presente análisis se toma como referencia la rama de actividad económica "Comercio y reparación de vehículos" reportada en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), tanto para la población ocupada sin discapacidad como para la población ocupada con discapacidad, con el fin de identificar su participación dentro del mercado laboral. Los resultados correspondientes se presentan en las siguientes imágenes:

Gran Encuesta Integrada de Hogares - GEIH

Población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total Nacional
CIIU Rev. 4 A.C.

Serie trimestre móvil 2021 - 2026

Con discapacidad

Concepto	2026 May - Jul
Población ocupada total nacional con discapacidad	415
No informa	0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	90
Explotación de minas y canteras	4
Industria Manufacturera	37
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos	9
Construcción	26
Comercio y reparación de vehículos	80
Alojamiento y servicios de comida	34
Transporte y almacenamiento	28
Información y comunicaciones	2
Actividades financieras y de seguros	2
Actividades inmobiliarias	6
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	29
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	28
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	42

Gran Encuesta Integrada de Hogares - GEIH

Población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total Nacional
CIIU Rev. 4 A.C.

Serie trimestre móvil 2021 - 2026

Sin discapacidad

Concepto	2026 May - Jul
Población ocupada total nacional sin discapacidad	24.115
No informa	0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.238
Explotación de minas y canteras	308
Industria Manufacturera	2.621
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos	300
Construcción	1.671
Comercio y reparación de vehículos	4.094
Alojamiento y servicios de comida	1.870
Transporte y almacenamiento	1.806
Información y comunicaciones	407
Actividades financieras y de seguros	444
Actividades inmobiliarias	312
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.918
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	3.142
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.984

Fuente: GRAN ENCUESTA INTEGRADA DE HOGARES – GEIH Ramas CIIU4-TN trim móvil Población ocupada por rama de actividad económica para el total nacional.

[33] https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

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

En este sentido, las cifras de la rama referenciada que guarda relación directa con el objeto del presente proceso se resumen en la siguiente tabla:

Concepto	Trimestre mayo – julio resultado en miles.	
	Personas SIN Discapacidad	Personas CON Discapacidad
Comercio y reparación de vehículos	4.094.	99

Por lo anterior, se puede concluir que, para para el trimestre abril–junio de 2026, la rama de actividad económica señalada como relevante para el presente proceso evidencia una participación diferenciada tanto en la población ocupada sin discapacidad como en aquella con discapacidad.

En efecto, para la población sin discapacidad, la rama denominada 'Comercio y reparación de vehículos' registra aproximadamente 4.094 (resultado en miles) personas ocupadas.

En contraste, para la población con discapacidad, esta misma rama apenas registra 99 (resultado en miles) personas.

La anterior información resulta relevante para el análisis de exigencias normativas inclusivas que se presentarán más adelante.

Como balance final del análisis de la oferta y de acuerdo a lo reportado en las fuentes de información oficial , se concluye que el mercado de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) en las zonas de influencia del proceso (Cali, Valle del Cauca, Cauca y Nariño) cuenta con la suficiencia operativa, la capacidad instalada y la pluralidad de oferentes necesaria para atender de forma idónea el parque automotor de la entidad.

Debido a que el sector opera bajo un régimen de tarifas reguladas por el Gobierno Nacional, la dinámica de la oferta anula de origen cualquier riesgo de colusión, concertación o volatilidad económica en los componentes del costo, garantizando que el análisis financiero sea simétrico, predecible y estandarizado a nivel país.

Finalmente, dadas las complejidades de orden público, la topografía de la región y el perfil misional de la flota vehicular, el mercado nacional cuenta con la flexibilidad y los mecanismos legales de asociatividad comercial para desplegar alianzas estratégicas en la Regional Pacífico. Esta condición sectorial permite estructurar el proceso bajo la premisa de que los CDA habilitados competirán netamente en parámetros de cobertura, calidad metrológica y eficiencia en el servicio, garantizando la continuidad operativa del parque automotor oficial sin contratiempos.

6. INDICADORES FINANCIEROS

Los Indicadores Financieros se encuentran contenidos en el documento pdf denominado "Indicadores Financieros (REVISION TECNO MECANICA)", el cual hace parte integral del presente Estudio del Sector y constituye el soporte técnico para la determinación de los requisitos habilitantes financieros y de capacidad organizacional del presente proceso de selección.

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

En consecuencia, los indicadores financieros y organizacionales allí establecidos deberán ser observados de manera integral con los demás componentes técnicos, jurídicos y económicos desarrollados en el presente Estudio del Sector.

7. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

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.

El MAE brinda de manera metodológica, herramientas que permite a las entidades del estado identificar oportunidades de generación de valor, identificar nuevas fuentes de abastecimiento, definir estrategias de adquisición de bienes y servicios, desarrollando habilidades de gestión a los procesos de compra.

ESTRUCTURA



INTRODUCCIÓN AL ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

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?
La entidad requiere contratar la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica (RTM) y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.	Para garantizar la seguridad vial, la protección ambiental frente a emisiones contaminantes del parque automotor institucional y mantener habilitada la movilidad legal de la flota judicial y administrativa de la Región Pacífico en cumplimiento del código Nacional de Tránsito.	A personas jurídicas que tengan **Centros de Diagnóstico Automotor (CDA)** legalmente constituidos y habilitados por el Ministerio de Transporte, que cuenten con acreditación vigente del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (**ONAC**) bajo la norma ISO/IEC 17020, cobertura geográfica autorizada en	El presente servicio se contratará a través de la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, utilizando la plataforma transaccional SECOP II. Con este mecanismo se garantiza la libre concurrencia, la transparencia y la igualdad de oportunidades para todos los proponentes del sector

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

		las ciudades del Valle, Cauca y Nariño requeridas, e interconexión activa al **SICOV** y al **RUNT**.	
Recursos Necesarios: Humanos, Tecnológicos, Regulatorios y Técnicos			
Datos e información: SECOP II y Datos Abiertos			

Fase I: ANALISIS DE DEMANDA

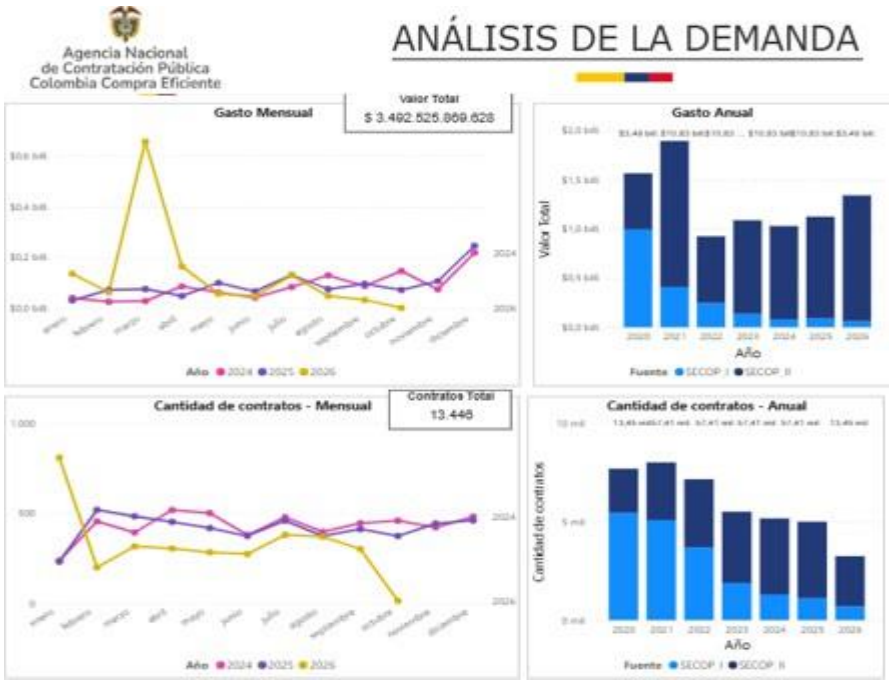
El análisis de la demanda constituye el cimiento técnico indispensable de esta sección, ya que es imposible proyectar con precisión la necesidad de compra estatal sin caracterizar primero los requerimientos institucionales y el comportamiento histórico del consumo. Este diagnóstico cuantitativo y cualitativo permite a la Subdirección Regional de Apoyo del Pacífico comprender a fondo las necesidades específicas y la periodicidad del servicio de revisión tecnomecánica y de emisiones contaminantes para el parque automotor a su cargo. De este modo, el entendimiento previo de la demanda provee el sustento conceptual necesario para blindar el presupuesto oficial, justificar la elección de la modalidad de selección contractual idónea y diseñar pliegos de condiciones realistas, garantizando que los requerimientos institucionales se alineen perfectamente con la realidad operativa del territorio y la capacidad de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) autorizados.

Parámetros:

Rango del periodo	**Desde**	**Hasta**
	1/01/2024	20/09/2026
Categoría del producto (Código UNSPSC)	78181505 81101713 77101501	
AUbicación geográfica	Todas	
Entidades	Todas	
Modalidad de selección	Todas	

La inclusión de los códigos UNSPSC **81101713 y 77101501** como parámetro en la aplicación de la herramienta del MAE, se realizó con el único fin de disminuir la dispersión de los datos durante la fase analítica de datos históricos, sirviendo únicamente como red de captura complementaria a nivel informativo para identificar procesos publicados de forma atípica por otras entidades. Se aclara de manera directa que estos dos códigos se incluyeron exclusivamente a modo de antecedentes para el análisis del mercado y no formarán parte de la codificación definitiva del presente proceso en la plataforma SECOP II, el cual se utilizara únicamente el código principal 78181505 (Servicios de inspección y prueba de vehículos).

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



De la aplicación de la herramienta del Manual de Análisis Económico (MAE), se obtuvieron los siguientes resultados macroeconómicos bajo parámetros de filtros globales, lo cual implica que la información es de carácter muy general y sirve exclusivamente para obtener una radiografía macro y panorámica del comportamiento del Estado, requiriendo su posterior decantación frente a la realidad local del proceso:

1. Indicadores Globales de la Contratación Estatal (Resultados Generales)

- Valor Total del Mercado: El gasto público acumulado y monitoreado de manera global bajo estos filtros generales asciende a la suma consolidada de $3.492.525.889.628 (aproximadamente $3,49 billones de pesos).

- Volumen Contractual Absoluto: Se gestionó y celebró un universo total de 13.446 contratos registrados bajo los parámetros amplios de búsqueda de la herramienta.

2. Comportamiento y Estacionalidad Temporal (Tendencias de Macro-Gasto)

- Pico de Planificación en el Gasto Mensual: Al examinar la gráfica de Gasto Mensual, se identifica una marcada anomalía estadística general en la vigencia 2026. El mes de marzo registra el pico histórico más alto del sector con un gasto que supera los $0,6 billones de pesos en un solo periodo, evidenciando la tendencia global de las entidades por adjudicar recursos antes del cierre del primer trimestre (Q1). En contraste, las vigencias 2024 y 2025 muestran un comportamiento lineal y estable.

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

- Concentración del Volumen de Contratos: La gráfica de Cantidad de contratos - Mensual revela que el mes de enero de 2026 inició con un pico masivo cercano a los 750 contratos celebrados, demostrando la tendencia institucional generalizada de arrancar la formalización legal de los procesos de manera temprana en el año fiscal.

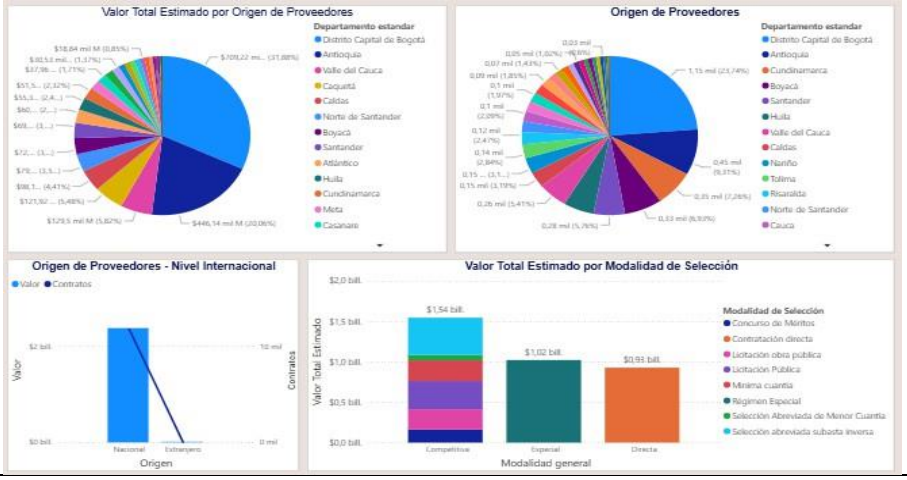
3. Evolución Histórica y Transición de Plataformas (Análisis Anual)

- Consolidación Absoluta del SECOP II: Las métricas anuales de Gasto Anual y Cantidad de contratos - Anual confirman la transición definitiva del Estado colombiano hacia el SECOP II (barras azul oscuro) como la plataforma transaccional dominante, desplazando casi por completo el uso del SECOP I (azul claro) a partir de la vigencia 2022.

- Tendencia hacia la Centralización del Gasto: El análisis anual general muestra que, tras alcanzar techos masivos de gasto en 2021, las vigencias posteriores (2022 a 2025) se estabilizaron en torno a $1,0 billones anuales. El volumen físico de contratos suscritos muestra una tendencia decreciente, lo que concluye de forma general que el Estado celebra menos contratos individuales pero de mayor envergadura económica.

La Subdirección Regional de Apoyo del Pacífico establece formalmente que, debido a la naturaleza parametrizable del Manual de Análisis Económico (MAE), los datos obtenidos corresponden a una aproximación de alto nivel del mercado de compras públicas y no a una segmentación exclusiva del servicio de revisión técnico-mecánica regional.

Esta información, al ser muy general, sirve para obtener un resultado macro conceptual sobre las costumbres de contratación del Estado (como la obligatoriedad de usar SECOP II y la estacionalidad del gasto en el primer trimestre), pero no reemplaza la caracterización técnica y microeconómica específica que realizó la Fiscalía General de la Nación sobre su flota real de 603 vehículos distribuidos en las seccionales de Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca bajo tarifas legalmente reguladas.



Los resultados que se reflejan en la imagen son clave que resumen de manera general la distribución del gasto estatal por regiones y modalidades de selección:

Concentración Territorial de la Demanda Pública

- Liderazgo Presupuestal: La demanda de compras del Estado se concentra drásticamente en el Distrito Capital de Bogotá, que absorbe el 51,88% del presupuesto nacional ($1.154,22 mil millones), seguido por Antioquia con el 20,06% ($446,14 mil millones).

- Participación Regional del Pacífico: El departamento del Valle del Cauca registra una demanda pública equivalente al 5,82% del gasto nacional ($129,5 mil millones), mientras que la cantidad física de contratos y proveedores de la zona mantiene una representación minoritaria en la torta macro.

Comportamiento por Origen del Mercado

- Nacionalismo Absoluto: El gráfico de Origen de Proveedores - Nivel Internacional ratifica que el 100% de los contratos del sector se quedan en la industria nacional. La participación extranjera es completamente nula ($0), consolidando un mercado de consumo estrictamente doméstico.

Distribución por Modalidad de Selección

- Dominio Competitivo: El Estado canaliza prioritariamente sus recursos a través del segmento Competitivo, liderando la contratación pública con $1,54 billones de pesos, por encima del Régimen Especial ($1,02 billones) y la Contratación Directa ($0,93 billones).

- Modalidad de Contratación: Dentro de la gran barra de modalidades competitivas, el segmento superior de color cian representa a la Selección Abreviada por Subasta Inversa, seguida de la selección abreviada por menor cuantía, demostrando que son una herramienta con alta tracción presupuestal y de uso recurrente por parte de las entidades públicas para optimizar recursos y atender necesidades operativas mediante evaluaciones integrales de calidad y precio.

Para la caracterización de la demanda del servicio mediante el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE), se tomó como universo de análisis inicial la Clase UNSPSC 78181505, 81101713 77101501 durante la vigencia 2024-2026. Estos códigos macro consolidan un volumen financiero que distorsiona la realidad de la inspección vehicular, por lo tanto, se ve la necesidad de realizar una depuración de datos el cual demuestre una realidad del comportamiento de la demanda en el mercado, donde la entidad procede a aplicar una metodología de análisis descriptivo directo mediante fuentes secundarias oficiales (Buscador de Procesos SECOP II) y el histórico de contratación específico de la entidad (fuente primaria interna), en concordancia con las especificaciones de la ficha técnica institucionales. Lo anterior, con el fin de identificar el comportamiento, variables, estacionalidad y modalidades contractuales con las que el Estado

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

colombiano y esta Entidad adquieren los servicios objeto del presente proceso, aplicando un filtro analítico sobre el objeto de los procesos, aislando únicamente aquellos contratos que incluyeran los términos de búsqueda: "Revisión Técnico Mecánica", "RTM", "CDA" o "Inspección Vehicular". Este saneamiento metodológico permitió segregar los costos de talleres comerciales y repuestos, obteniendo una muestra mas real y específica del comportamiento de la contratación de RTM en el sector público.

Bajo esta línea metodológica, se determina que la demanda institucional se concentra en la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, incluida la expedición del correspondiente certificado aprobado (o el informe de rechazo en primera instancia), los cuales corresponden a servicios de características técnicas uniformes y de común utilización cuya unidad de medida se establece en Unidades (Servicio por Vehículo). De acuerdo con la Codificación UNSPSC, la demanda se sectoriza bajo el codigo 78181505, y se divide rigurosamente en tres (3) componentes técnicos específicos para cubrir las necesidades operativas, de movilidad, de seguridad vial y legal de los servidores en las sedes de la Fiscalía General de la Nación de la Regional Pacífico:

Elemento Requerido	Especificaciones Técnicas	Desempeño Técnico Exigido	Certificaciones Obligatorias
Servicio de RTM para Motocicletas	Vehículo automotor de dos ruedas impulsado por motor. Inspección sensorial, eficiencia de frenos, luces y análisis de gases (gases e hidrocarburos).	Emisión de certificado virtual y cargue inmediato en RUNT. Línea de inspección exclusiva para motos y software de transmisión directa.	• Acreditación **ONAC** (ISO/IEC 17020). • Habilitación **MinTransporte**. • Aval Autoridad Ambiental.
Servicio de RTM para Vehículos Livianos	Automóviles, camionetas y camperos de un solo eje. Inspección de sistemas de frenos, suspensión, dirección, luces, taxímetro (si aplica) y opacidad/gases.	Prueba en foso o elevador, alineador de al paso, banco de suspensión y frenómetro de rodillos. Transmisión de datos al RUNT sin alteración.	• Acreditación **ONAC** (ISO/IEC 17020). • Habilitación **MinTransporte**. • Aval Autoridad Ambiental.
Servicio de RTM para Vehículos Pesados	Buses, camiones y furgones de dos o tres ejes. Inspección mecanizada profunda, holguras, sistema de frenado neumático/hidráulico y emisiones contaminantes.	Línea de inspección pesada con detector de holguras neumático, frenómetro para alta carga y opacímetro configurado para motores diésel de gran cilindraje.	• Acreditación **ONAC** (ISO/IEC 17020). • Habilitación **MinTransporte**. • Aval Autoridad Ambiental.

FUENTE: Anexo Ficha Técnica del Proceso FGN-AP07-F-07

Comportamiento de la demanda interna

El análisis de la demanda para el presente proceso no se fundamenta en proyecciones globales, sino en la caracterización real del parque automotor de la entidad, el cual se distribuye geográficamente en cuatro (4) seccionales estratégicas del suroccidente del país, sumando un total consolidado de 215 motocicletas y 388 vehículos livianos.

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

La demanda del servicio presenta una dispersión territorial específica que determina la necesidad de cobertura en los principales nodos urbanos de la región, destacando la concentración operativa en de Cali (con el 44.6% de las motos y el 46.9% de los carros), seguido por las seccionales de Cauca y Nariño, y una participación complementaria en el resto del departamento del Valle del Cauca.

Al tratarse de una necesidad institucional de cobertura regional multipunto, la entidad requiere una oferta de servicios descentralizada. Dado que la dinámica del gasto está supeditada de manera estricta al cumplimiento del cronograma de vencimientos de los certificados individuales en la plataforma RUNT, el flujo presupuestal se ejecutará bajo la modalidad de demanda según se requiera, aplicando el precio ofertado en el rango establecido por la base y el techo que establece el ministerio al momento de cada inspección.

Análisis del Comportamiento del Mercado Estatal (Demanda Externa)

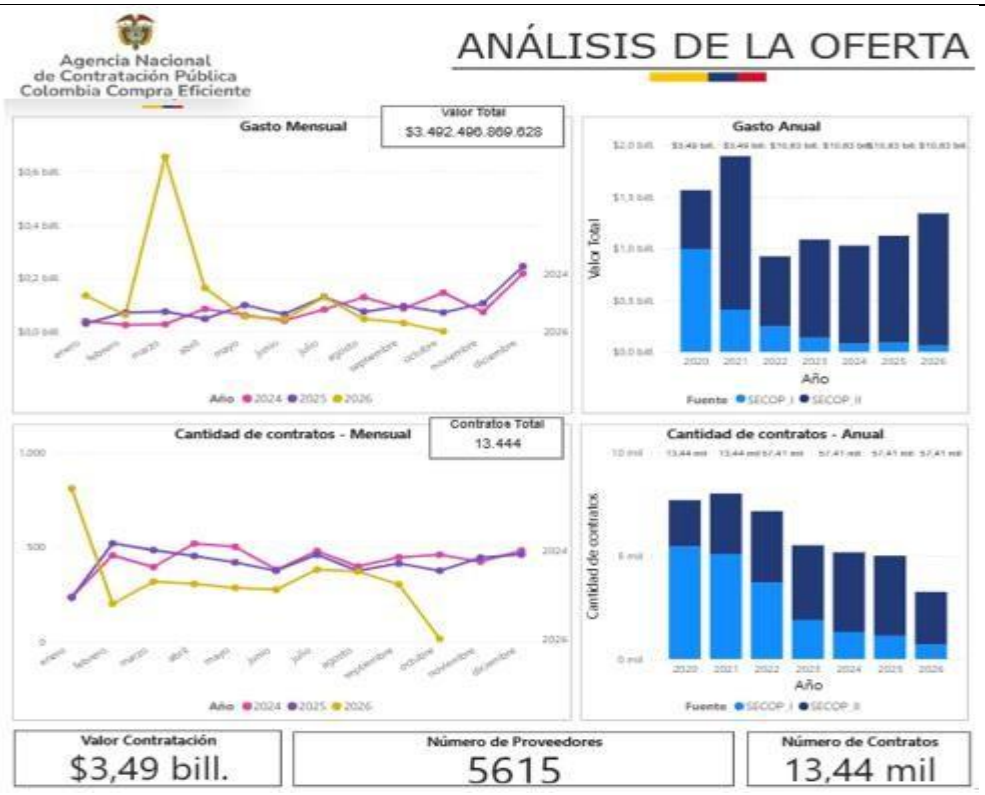
Al analizar las tendencias en el mercado público nacional a través del SECOP II, se identifican patrones uniformes sobre cómo el Estado colombiano adquiere las inspecciones obligatorias de sus flotas vehiculares:

1. **Modalidad Contractual Idónea:** Al revisar cómo compran las entidades del Estado en el SECOP II, se nota que las adquisiciones de este sector se dividen principalmente entre la Selección Abreviada por Subasta Inversa y la Selección Abreviada de Menor Cuantía. El comportamiento recurrente en el sector público muestra que la elección del mecanismo depende del presupuesto y de la ubicación de los vehículos. Cuando se trata de presupuestos bajos, se recurre a la Mínima Cuantía bajo el criterio del menor precio. Sin embargo, para flotas vehiculares representativas y distribuidas en diferentes regiones, la modalidad más eficiente es la Menor Cuantía tradicional. Esto se debe a que las tarifas, condiciones y métodos de prueba de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) están estrictamente regulados por el Ministerio de Transporte de Colombia, lo que genera un margen de competencia muy estrecho; por lo tanto, el uso de la Menor Cuantía asegura la cobertura local y la libre concurrencia en los municipios, mitigando el riesgo de que el proceso se declare desierto.

2. **Estructura por Precios Unitarios Regulados:** Las entidades públicas demandan el servicio mediante la figura de precios fijos por tipo de vehículo (Motos, Livianos, Pesados) aplicando las tarifas oficiales parametrizadas por el Gobierno Nacional. Los contratos operan habitualmente bajo la modalidad de **monto agotable**, Esto significa que la entidad va gastando el presupuesto asignado poco a poco, a medida que a cada vehículo de la flota se le va venciendo su revisión técnico-mecánica actual a lo largo del año.

Fase 2: Análisis de Oferta

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



Al analizar los datos resultantes de la aplicación de la herramienta de analítica de la Agencia Nacional de Contratación Pública (Colombia Compra Eficiente), se obtuvieron los siguientes resultados que caracterizan el comportamiento del mercado estatal en términos de valor, volumen, estacionalidad y plataformas de contratación:

Indicadores Globales de la Contratación Estatal

• Valor Total de la Contratación: El mercado movilizó un presupuesto histórico acumulado de $3,49 billones de pesos ($3.492.496.889.628).
• Volumen Contractual Absoluto: Se celebró un universo total de 13.444 contratos en el periodo analizado.
• Tejido Empresarial Participante: El ecosistema registra la intervención de 5.615 proveedores activos, lo que demuestra un alto nivel de concurrencia y pluralidad de oferentes.

Comportamiento y Estacionalidad Temporal (Análisis de Tendencias)

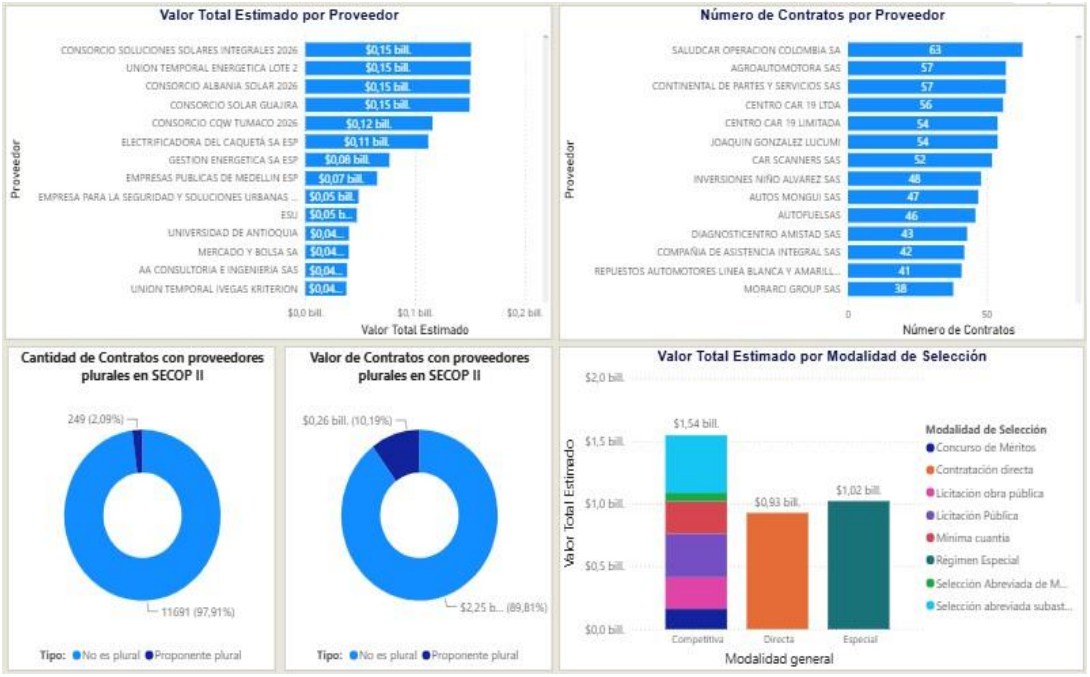
• Pico Mensual de Gasto: En la vigencia 2026, el mes de marzo registra el pico histórico más alto de gasto del mercado con cerca de $0,7 billones de pesos, reflejando la concentración de adjudicaciones al cierre del primer trimestre (Q1).

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

• Volumen de Transacciones Mensuales: El mes de enero de 2026 presenta un pico masivo que supera los 700 contratos celebrados, evidenciando la tendencia de las entidades a iniciar la estructuración contractual de forma temprana en el año fiscal.

Evolución Histórica y Transición de Plataformas (Análisis Anual)

• Consolidación del SECOP II: Las métricas anuales confirman la transición definitiva hacia el SECOP II (barras azul oscuro) como la plataforma transaccional obligatoria y dominante del Estado, desplazando casi por completo el uso del SECOP I (azul claro) a partir del año 2022.
• Estabilización Presupuestal: Tras los techos masivos de contratación alcanzados en los años 2020 y 2021 (cercanos a los $2,0 billones anuales), el gasto público y el volumen de contratos muestran una tendencia hacia la estabilización y optimización en las vigencias recientes.



Se procede a realizar el análisis de los resultados que se obtuvieron identificados en la imagen que permiten caracterizar la estructura de la oferta, los niveles de concentración del mercado, el comportamiento de los proponentes plurales y la distribución por modalidades de selección para este sector:

1. **Concentración del Valor Estimado por Proveedor (Top Grandes Adjudicatarios)**

- **Techos Presupuestales Registrados:** La oferta económica más robusta está encabezada por estructuras plurales y empresas de servicios públicos que alcanzan techos de **$0,15 billones de pesos** por operador (como Consorcio Soluciones Solares Integrales 2026,

Unión Temporal Energética Lote 2, Consorcio Albania Solar 2026 y Consorcio Solar Guajira).

- **Presencia de Operadores Regionales y Estatales:** Se evidencia la participación de intermediarios institucionales y empresas públicas como la Electrificadora del Caquetá SA ESP (**$0,11 billones**), Empresas Públicas de Medellín ESP (**$0,07 billones**) y la Empresa para la Seguridad y Soluciones Urbanas - ESU (**$0,05 billones**), demostrando que los proyectos de gran envergadura presupuestal del Estado tienden a ser absorbidos por operadores con alta capacidad financiera e institucional.

2. Distribución del Volumen de Contratos por Proveedor (Capilaridad del Mercado)

- **Operadores con Mayor Frecuencia Contractual:** A diferencia de la gráfica de valor, el volumen físico de contratos adjudicados muestra un mercado atomizado liderado por empresas de servicios, automotrices y de diagnóstico como Saludcar Operación Colombia SA con **63 contratos**, seguido por Agroautomotora SAS (**57**), Continental de Partes y Servicios SAS (**57**) y Centro Car 19 Ltda (**56**).
- **Dinámica de los Proveedores de Servicios y Diagnóstico:** Operadores del sector de inspección y asistencia vehicular como Car Scanners SAS (**52 contratos**) y Diagnosticentro Amistad SAS (**43 contratos**) evidencian que el mercado de servicios recurrentes y estandarizados se gestiona a través de una alta cantidad de procesos individuales de menor cuantía, lo que confirma una oferta activa, con experiencia recurrente en la plataforma SECOP II.

1. Comportamiento y Participación de Proponentes Plurales en SECOP II

- **Baja Frecuencia de Consorcios en Cantidad:** De los contratos analizados en la plataforma, la inmensa mayoría se adjudica a proponentes individuales (No es plural) con **11.691 contratos (97,91%)**, mientras que los proponentes plurales (Consorcios o Uniones Temporales) solo representan **249 contratos (2,09%)**.
- **Alto Impacto Plural en Valor Económico:** Pese a ser minoría en cantidad de transacciones, los proponentes plurales absorben el **10,19% del presupuesto general del sector**, equivalente a **$0,26 billones de pesos**, frente a los $2,25 billones (89,81%) de los proponentes individuales. Esto demuestra que las figuras asociativas se reservan estratégicamente para competir en procesos complejos de alta cuantía o que exigen dispersión logística simultánea.

2. Selección por Modalidad y Participación de la Subasta Inversa

- **Dominio del Segmento Competitivo:** La modalidad **Competitiva** lidera la contratación con un valor total estimado de **$1,54 billones de pesos**, superando a la contratación Directa ($0,93 billones) y al Régimen Especial ($1,02 billones).
- **Modalidad de Contrataciòn - Selección Abreviada por Subasta Inversa:** Dentro de la barra de la modalidad Competitiva, el segmento superior de color cian representa a la **Selección Abreviada por Subasta Inversa**. Esto confirma que el uso de esta modalidad se alinea con la tendencia del mercado público para optimizar el gasto en servicios de

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

características técnicas uniformes, forzando la competencia objetiva hacia la baja tarifaria. No obstante, de acuerdo a la naturaleza del servicio, la participación habitual en los procesos es de un solo proveedor o en caso de existir varios, la menor oferta ha resultado ser el precio base legalmente permitido, por lo que el proceso no concluye en una puja dinámica, impidiendo observar la existencia de lances para mejora del precio[34]. Lo anterior, por dos razones identificadas: 1) El sector se encuentra limitado a los precios oficiales que estos oferten al público en general, impidiendo que en el marco de una subasta puedan hacer alguna variación del precio inicialmente ofertado, generando que no exista subasta y por consiguiente se adjudique al que haya presentado la oferta inicial más baja, la cual en todo caso deberá ser la misma que tenga ofertada al público en general. 2) En el evento de subasta, solamente serán válidos los lances efectuados en los cuales la oferta sea mejorada en por lo menos el Margen Mínimo establecido, pero al tomar como precio de arranque la menor oferta que corresponde a la base legal permitida, es imposible hacer lances de mejora, por lo que sencillamente debe adjudicarse a ese proponente que haya presentado la oferta de menor valor.

- **Modalidad de contratación – Selección Abreviada de Menor cuantía:** Dentro de la barra de la modalidad Competitiva, el segmento siguiente de color verde representa a la **Selección Abreviada de Menor Cuantía,** lo que permite identificar que su uso permite lograr la adjudicación privilegiando aspectos que se suman al precio, sin tener a este último como único criterio de selección, lo cual resulta adecuado dado los impedimentos identificados en la subasta inversa.

Los datos obtenidos de la herramienta MAE y consulta interna a los procesos de contratación adelantados por la FGN, validan técnicamente dos decisiones críticas para el proceso de RTM:

1. El análisis evidencia la adopción de la Selección Abreviada de Menor Cuantía por sobre la Subasta Inversa por las siguientes razones:

   - Ponderación Multicriterio: Permite evaluar y ponderar factores técnicos, operativos y de calidad en el servicio, junto con el factor precio, sin depender exclusivamente de una puja dinámica inaplicable.
   - Respeto a la Libertad Regulada: Garantiza que los valores ofrecidos se adecúen a la normativa del Ministerio de Transporte y a las tarifas registradas ante la Superintendencia de Transporte o entidad competente sin forzar un mecanismo que derive en ofertas inhabilitables o procesos desiertos.

[34] https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6952107&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6721254&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3388956&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3305861&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3251734&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.1494556&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.1564660&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.

Es preciso señalar que la misma investigación interna permitió identificar procesos de contratacion para satisfacer esta necesidad adelantado bajo la modalidad de contratación de menor cuantía[35].

2. Justificación Legal de la Apertura a Proponentes Plurales: Dado que operadores como Diagnósticentro Amistad SAS u otros CDA tienen coberturas locales individuales, la Fiscalía debe permitir la participación de Proponentes Plurales. Aunque representan solo el 2,09% en cantidad de contratos del sector, la analítica del MAE demuestra que son el instrumento del mercado para unificar la capacidad logística y financiera necesaria para cubrir, en un único proceso, múltiples zonas geográficas periféricas (Cali, Popayán, Pasto, Buga, Buenaventura y Tuluá) sin riesgo de declaratoria de desierto.

Fase 3: Desarrollo de la Estrategia de Compra

A continuación, se definen las directrices estratégicas para la satisfacción de la necesidad:

3. **Definición del tipo de contratación:** Se establece que el proceso se adelantará bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, en atención con lo dispuesto por Colombia Compra Eficiente y la normativa vigente aplicable, teniendo en cuenta la naturaleza del objeto contractual y el valor estimado del proceso.
4. **Evaluación del mercado y de los proveedores:** con base en el análisis de la oferta realizado en la Fase 2, se evidencia la existencia de un número significativo de proveedores que prestan los servicios relacionados con la Revisión Tecno Mecánica.
5. **Criterio de selección:** De conformidad con la modalidad de selección adoptada se evaluarán y ponderarán factores técnicos, operativos y de calidad en el servicio, junto con el factor precio.
6. **Estrategia de negociación:** Esta estrategia estará enfocada en garantizar la prestación oportuna y eficiente del servicio, asegurando el cumplimiento. Lo anterior, con el fin de preservar la disponibilidad, confiabilidad y continuidad operativa de los vehículos automotores objeto del contrato.
7. **Identificación de riesgos:** Los riesgos identificados serán gestionados mediante la matriz de riesgos del proceso.

Fase 4: Diagnóstico e Implementación

Una vez definida la estrategia de abastecimiento, se procede a la implementación del proceso contractual bajo la modalidad viabilizada y al monitoreo de su ejecución. Esta fase tiene como finalidad verificar que las condiciones definidas durante la estructuración del proceso generen los resultados esperados en términos de calidad, oportunidad y eficiencia, así como evaluar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la contribución del servicio a la continuidad

[35] https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7166154&isFromPublicArea=True&isModal=False
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3308676&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.

operativa y el adecuado funcionamiento de los vehículos automotores adscritos a la Fiscalía General de la Nación -Subdirección Regional del Pacifico.

Por lo anterior, para la vigencia correspondiente, se contemplan las siguientes actividades:

1. **Publicación del proceso y selección del proveedor**: el proceso de contratación se adelantará a través de la plataforma SECOP II, garantizando el cumplimiento de los principios de transparencia, publicidad, pluralidad de oferentes y selección objetiva.

   La selección del contratista se realizará con base en la evaluación objetiva de las ofertas recibidas, ponderando factores técnicos, operativos y de calidad en el servicio, junto con el factor precio.

2. **Formalización del contrato**: la formalización contractual comprenderá la suscripción del contrato a través de la plataforma SECOP II, seguida de la expedición del Registro Presupuestal (RP) y la aprobación de las garantías contractuales exigidas.

   Esta etapa asegura el perfeccionamiento y legalización del vínculo contractual en estricto cumplimiento del marco normativo vigente, habilitando el inicio formal de la ejecución del contrato.

3. **Ejecución contractual y supervisión técnica:** durante la ejecución del contrato, la Entidad designará un supervisor, quien realizará seguimiento integral permanente al cumplimiento de las obligaciones contractuales.

4. **Evaluación de resultados y cierre**: se efectuará una evaluación integral del desempeño de la contratista una vez finalizada la ejecución del objeto contractual

ANÁLISIS DE LAS FUERZAS COMPETITIVAS (PORTER)

Es necesario evaluar la estructura del mercado y el nivel de competencia del sector asociado al presente proceso de selección, al tratarse de un mercado de origen privado pero altamente regulado por el Estado, las fuerzas no operan de forma puramente comercial, sino que están condicionadas por techos y pisos tarifarios, así como por exigencias técnicas de la ONAC y el Ministerio de Transporte. Para ello, se realiza el respectivo análisis de fuerzas competitivas que le permita a la Entidad identificar el comportamiento de los proponentes frente al presupuesto asignado.

A continuación, se presenta el análisis de cada una de las fuerzas competitivas:

- **Poder de Negociación de los Proveedores (Bajo)**

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen un poder de negociación bajo frente a la Fiscalía General de la Nación. Al tratarse de un servicio técnico público con especificaciones rígidamente normalizadas por el Estado colombiano, las tarifas bases están reguladas por rangos

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

mínimos y máximos expresados en Unidades de Valor Básico (UVB), lo que impide que un operador imponga precios arbitrarios. Además, la alta disponibilidad de CDA acreditados por la ONAC y habilitados por el Ministerio de Transporte en todo el territorio nacional permite a los proponentes principales estructurar y sustituir fácilmente sus redes de distribución mediante alianzas estratégicas, eliminando cualquier dependencia de un único operador local.

- **Poder de Negociación de los Compradores - La Entidad (Alto)**

El poder de negociación de la Fiscalía General de la Nación es alto. Al consolidar una necesidad institucional masiva bajo una flota de 603 vehículos (215 motocicletas y 388 carros y pesados), la entidad se convierte en un cliente corporativo altamente atractivo y rentable para el sector privado a nivel nacional. Adicionalmente, al utilizar la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, la entidad incentiva a los proponentes a optimizar al máximo sus márgenes comerciales propios dentro de los límites legales permitidos, obligándolos a presentar su mejor postura económica y operativa en un sobre cerrado único a través de la plataforma SECOP II para asegurar la adjudicación del contrato.

- **Amenaza de Nuevos Competidores Entrantes (Baja)**

La amenaza de nuevos competidores que ingresen al mercado durante el desarrollo del proceso es baja, debido a las estrictas barreras de entrada administrativas y técnicas del sector de tránsito. Constituir un CDA requiere inversiones de capital excepcionales y un trámite prolongado que incluye la acreditación obligatoria de la ONAC bajo la norma ISO/IEC 17020, la resolución de habilitación del Ministerio de Transporte y la conectividad a las plataformas SICOV y RUNT. Ningún taller o intermediario informal puede improvisar estas condiciones en el corto plazo, y la exigencia de garantizar cobertura obligatoria mediante alianzas estratégicas en múltiples ciudades del Pacífico (Cali, Popayán, Pasto, Buga, Buenaventura y Tuluá) actúa como un filtro natural que blinda el proceso.

- **Amenaza de Productos Sustitutos (Nula)**

La amenaza de productos sustitutos es nula. En el marco normativo del derecho administrativo y la regulación de tránsito colombiana (títulos regulados por la Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010 y Decreto Ley 019 de 2012), no existe ningún mecanismo alternativo que reemplace la validez legal de la RTM. Los talleres de mecánica convencional o los contratos de mantenimiento preventivo y correctivo, por más certificados que estén, carecen de la facultad delegada por el Estado para expedir el Certificado Nacional Uniforme o realizar el cargue de información en tiempo real en la plataforma RUNT. Para que la flota de la Fiscalía mantenga su movilidad legal y operativa, la contratación de este servicio regulado es la única opción posible.

- **Rivalidad Entre Competidores Existentes (Alta)**

La rivalidad entre las empresas y redes logísticas instaladas en el sector es alta. El servicio de RTM está completamente estandarizado a nivel nacional bajo las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375 y NTC 5385, lo que impide que los competidores se diferencien por calidad o

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

características del producto. Al estar indexados bajo la clase UNSPSC 78181505 (Servicios de inspección y prueba de vehículos), existe una alta densidad de proponentes con capacidad de cobertura en el país. Esta fuerte rivalidad comercial empuja a los CDA integradores a sacrificar parte de su margen de administración propio dentro de los rangos permitidos por la ley con tal de quedarse con contratos estatales de gran volumen.

El análisis de las fuerzas competitivas permite concluir que el mercado de servicios de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) ofrece un escenario de alta estabilidad operativa y presupuestal para la Fiscalía General de la Nación. La combinación de una amplia oferta de Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y la adopción de la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía en la plataforma SECOP II incentiva a los proponentes a ajustar al máximo sus márgenes operativos regulados. Al tratarse de un servicio técnico completamente estandarizado y con tarifas rígidamente controladas en Unidades de Valor Básico (UVB) por el Gobierno Nacional, la entidad elimina el riesgo de alzas injustificadas o fijaciones arbitrarias de precios por encima de los topes legales vigentes, asegurando una competencia transparente concentrada exclusivamente en la eficiencia del componente privado del servicio.

OTRAS CONCLUSIONES

En el marco de la estructuración del proceso contractual, la entidad tiene el deber de identificar las disposiciones normativas aplicables al objeto del contrato. Este análisis previo es fundamental para garantizar el estricto cumplimiento del marco legal vigente, así como para asegurar la legalidad, validez y seguridad jurídica de todas las actuaciones contractuales que se surtan durante el proceso.

Como resultado de este ejercicio, se determinan los siguientes aspectos:

LIMITACIÓN A MIPYMES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020 que modifica el artículo 12 de la Ley 1150 de 2007, reglamentado por el Decreto 1860 de 2021 que por medio del artículo 5º, modifica la Subsección 2 de la Sección 4 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, y los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015, el proceso de selección se podrá limitar a MIPYME cuando el valor del Proceso de Contratación sea menor a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y, cuando se presenten por lo menos dos (2) solicitudes de Mipymes nacionales, hasta el día hábil anterior a la fecha de apertura del proceso.

Así las cosas, teniendo en cuenta que para la presente vigencia ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), equivalen a $511.708.497[36], valor que resulta inferior al presupuesto oficial del presente proceso, se concluye que el mismo no podrá ser limitado a MIPYME.

[36] Comunicado CCE – MINCIT Umbrales-2026.pdf

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

Limitaciones Territoriales:

En cuanto a la limitación territorial prevista en el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015, la Entidad no recomienda restringir la convocatoria exclusivamente a Mipymes con domicilio en la región Pacífico. Esto va alienado con el Análisis de Oferta – "Origen de proveedores – enfoque territorial", donde se logró identificar la amplia existencia de empresas a nivel nacional, cuya actividad comercial se encuentra relacionada con el presente proceso.

Lo anterior se fundamenta en la necesidad de mitigar el riesgo de una declaratoria de desierta por falta de pluralidad de oferentes locales que cumplan simultáneamente con la calidad de Mipyme y los requisitos jurídicos y técnicos exigidos. Limitar geográficamente la convocatoria restringiría de forma desproporcionada el mercado, impidiendo que la Entidad reciba ofertas que aseguren la mejor relación costo-beneficio. En consecuencia, la convocatoria se mantendrá abierta a Mipymes de todo el territorio nacional, garantizando así la libre concurrencia y la eficiencia en la selección conforme al numeral 3º del artículo 2.2.1.2.1.5.2 y el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015.

Criterios diferenciales para Mipyme

De acuerdo con el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las Mipyme domiciliadas en Colombia. Para el efecto según lo señalado en artículo 2.2.1.2.4.2.15 del decreto 1860 de 2021, en función de los criterios de clasificación empresarial, los Documentos del Proceso deberán incorporar requisitos habilitantes diferenciales relacionados con alguno o algunos de los siguientes aspectos:

1. Tiempo de experiencia.
2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia.
3. Índices de capacidad financiera.
4. Índices de capacidad organizacional.
5. Valor de la garantía de seriedad de la oferta.

Los requisitos mencionados deberán fijarse respetando las condiciones habilitantes requeridas para el cumplimiento adecuado del contrato, teniendo en cuenta el alcance de las obligaciones. En desarrollo de lo anterior, con la finalidad de beneficiar a las Mipyme, se deberán establecer condiciones más exigentes respecto a alguno o algunos de los criterios de participación antes enunciados frente a los demás proponentes que concurran al procedimiento de selección que no sean Mipyme. Así las cosas, en el presente proceso de contratación, se deberán fijar en el pliego una condición que permita diferenciar y beneficiar a las Mipyme bajo los criterios antes dichos.

De otro lado, la norma mencionada indica que "Con excepción de los procedimientos de selección abreviada por subasta inversa y de mínima cuantía, las entidades sometidas al Estatuto General

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

de Contratación de la Administración Pública, teniendo en cuenta los criterios de clasificación empresarial, podrán establecer puntajes adicionales para Mipyme. En ningún caso, estos podrán superar el cero punto veinticinco por ciento (0.25%) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones".

En este sentido, dado que el presente proceso se adelantará bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, resulta procedente la incorporación de puntajes diferenciales a favor de las Mipyme, como un mecanismo orientado a promover su participación efectiva en el proceso contractual. Para tal efecto, en el pliego de condiciones se definirán criterios de asignación de puntaje que permitan materializar este beneficio, en concordancia con los límites y condiciones establecidos en la normativa vigente.

CRITERIOS DIFERENCIALES PARA EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE MUJERES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 2069 de 2020, reglamentado por el artículo 2.2.1.2.4.2.15 del Decreto 1860 de 2021, las Entidades Estatales deberán incorporar en los procesos de selección bajo la modalidad de Licitación Pública, Selección Abreviada Menor Cuantía y Concurso de Méritos, criterios diferenciales orientados a promover la participación de emprendimientos y empresas de mujeres en el Sistema de Compra Pública.

En este sentido, dado que el presente proceso se adelantará bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, resulta procedente la incorporación de puntajes diferenciales a favor de las empresas, como un mecanismo orientado a promover su participación efectiva en el proceso contractual.

FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS ESTATALES POR PARTE DE POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN Y SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL/ LEY 2119 DE 2021 FOMENTO A LA INSERCIÓN LABORAL PARA JÓVENES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 2119 de 2021 y el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015 (adicionado y desarrollado por el Decreto 1860 de 2021), las Entidades Estatales deberán propender por la incorporación de medidas que fomenten la vinculación de población en condición de pobreza extrema, desplazamiento forzado, personas en proceso de reintegración o reincorporación, y demás sujetos de especial protección constitucional, en la ejecución de los contratos estatales.

En este sentido, y en desarrollo de los principios de inclusión social y promoción de oportunidades en el Sistema de Compra Pública, resulta procedente analizar la viabilidad de incorporar este tipo de medidas en el presente proceso.

El servicio objeto de este proceso se ejecutará en las instalaciones de un Centro de Diagnóstico Automotor (CDA). Dicho establecimiento, por mandato del Artículo 53 de la Ley 769 de 2002, la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte y las Normas Técnicas

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

Colombianas 5375, 5385, 6218, 6282 (según corresponda) está legalmente obligado a mantener una planta de personal mínima (directores técnicos e Inspectores de Línea) para la prestación del servicio.

En ese sentido, la Resolución precitada señala estrictamente, como requisitos de funcionamiento, criterios y procedimiento para realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes:

> *"Artículo 3.3.3.5. Acreditación. El Centro de Diagnóstico Automotor deberá someterse a evaluaciones anuales de seguimiento por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de verificar que se mantienen las condiciones con las cuales le fue otorgada o renovada la acreditación, en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas 5375, 5385, 6218, 6282, según corresponda, y las demás que sean adoptadas por el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo previsto en la presente sección."*

El certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), valida la idoneidad del personal que opere las líneas de inspección mecanizada, por cuanto exigir perfiles adicionales o duplicar estas exigencias en el pliego configuraría una carga desproporcionada y una restricción a la participación de los oferentes.

> ONAC[37]: "*La acreditación, además de ser una condición para operar como Organismo de apoyo al tránsito, es un medio para que los Centros de Diagnóstico Automotor* ***demuestren su competencia mediante el cumplimiento de los requisitos de imparcialidad, instalaciones, personal, equipos, métodos y procedimientos descritos en las Normas Técnicas Colombianas adoptadas por el Ministerio de Transporte****.*
>
> *La inspección que realiza un CDA acreditado, es un elemento que fortalece la gestión de las políticas de seguridad vial y calidad del aire, toda vez que una revisión confiable, competente e imparcial permite determinar que los vehículos automotores que transitan por el territorio nacional están en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad, para contribuir con la reducción de siniestros viales y la disminución de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles."*

En consideración a las características y particularidades del objeto contractual, la Entidad estima pertinente hacer énfasis en que los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) son establecimientos especializados, organizados para prestar de manera continua y general al público el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores, de conformidad con los requisitos legales, técnicos y operativos establecidos por el Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes. Para el desarrollo de esta actividad, dichos establecimientos deben cumplir las condiciones de habilitación y acreditación aplicables, lo cual comprende, entre otros aspectos, la disponibilidad de instalaciones, líneas de inspección, equipos, procedimientos y personal que reúna los perfiles y competencias previstos en las Normas Técnicas

[37] CDA Centros de Diagnóstico Automotor — ONAC

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

Colombianas correspondientes. En particular, la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) constituye un mecanismo de evaluación de la competencia técnica y del cumplimiento de los requisitos aplicables al funcionamiento del CDA, incluidos los relacionados con el personal que interviene en los procesos de inspección.

En este contexto, teniendo en cuenta que el servicio objeto del contrato será prestado por un CDA que cuenta con una estructura organizacional y operativa establecida para el desarrollo de su actividad económica, la Entidad reitera que no resulta proporcional imponer la vinculación de un número determinado de personas pertenecientes a las poblaciones objeto de las medidas de inclusión, ni exigir la incorporación de perfiles adicionales a los previstos en la regulación técnica aplicable, sin que exista una necesidad funcional debidamente identificada que lo justifique.

Lo anterior obedece a que la finalidad del contrato consiste en acceder a un servicio especializado que se presta bajo condiciones técnicas previamente reguladas. En consecuencia, a partir del análisis de conveniencia y oportunidad efectuado, se concluye que la imposición de una cuota específica de vinculación laboral para la ejecución de las actividades técnicas de inspección no se encuentra suficientemente justificada frente a las particularidades del objeto contractual, dado que podría introducir exigencias adicionales a la estructura operativa del prestador sin una relación directa y demostrada con la necesidad que se pretende satisfacer.

INCORPORACIÓN DE CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN EN FAVOR DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD – DECRETO 0287 DE 2026

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.7.3. del Decreto 0287 de 2026, mediante el cual se modifican disposiciones del Decreto 1082 de 2015 relacionadas con incorporación de condiciones especiales de ejecución en favor de las personas con discapacidad, se indica que en desarrollo del Sistema de Preferencias definido en el artículo 2.2.1.2.4.2.7. del presente Decreto y en virtud del inciso cuarto del artículo 12 de la Ley 1150 de 2007, las Entidades Estatales deberán incluir como obligación contractual, en las Documentos del Proceso, previo análisis de conveniencia y oportunidad, al menos una (1) de las siguientes condiciones especiales de ejecución:

1) Subcontratación inclusiva: Cuando para la ejecución del contrato se requiera subcontratar bienes, obras, o servicios dentro de la cadena de provisión, se deberá punzonar la contratación de personas naturales con discapacidad y/o emprendimientos y empresas de personas con discapacidad, conforme a las criterios definidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del presente Decreto.
2) Integración del equipo de trabajo. Cuando para la ejecución del contrato se requiera la conformación de un equipo de trabajo, se deberá priorizar la contratación de personas naturales con discapacidad.

De conformidad con las características del objeto contractual y las condiciones propias del sector, se identifica que los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) son establecimientos cuya operación se encuentra sujeta al cumplimiento de requisitos técnicos, operativos y administrativos establecidos en la normativa aplicable. Estas condiciones comprenden la disponibilidad de

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

infraestructura, equipos y personal competente, así como el cumplimiento de los requisitos de habilitación y acreditación correspondientes (ONAC), necesarios para garantizar la prestación del servicio bajo los estándares exigidos.

En relación con la subcontratación inclusiva y la priorización de la contratación de personas naturales con discapacidad, se debe considerar que la prestación del servicio requiere la articulación operativa entre CDA ubicados en diferentes zonas geográficas, atendiendo a la dispersión territorial de la necesidad de la Fiscalía General de la Nación. Esta circunstancia exige contar con establecimientos aliados que dispongan de la capacidad operativa requerida y cumplan las condiciones técnicas y normativas aplicables, a fin de garantizar la cobertura y oportunidad del servicio.

En este contexto, los CDA y sus establecimientos aliados cuentan con estructuras organizacionales y operativas previamente constituidas, con infraestructura, recursos técnicos y personal dispuestos para atender la demanda ordinaria de sus servicios. Por tanto, la incorporación de obligaciones adicionales relacionadas con la subcontratación inclusiva o la priorización de personas con discapacidad debe considerar las particularidades del funcionamiento de estas empresas, la disponibilidad efectiva de proveedores y las condiciones necesarias para mantener la cobertura territorial requerida, sin introducir restricciones injustificadas.

Adicionalmente, conforme al análisis del sector realizado previamente se evidencia una baja participación histórica de CDA en procesos de contratación de servicios de esta naturaleza adelantados por la Entidad, tanto en el ámbito nacional como regional. Esta circunstancia, sumada a la dispersión geográfica de la necesidad y a la necesidad de contar con establecimientos aliados que permitan garantizar la cobertura del servicio, pone de manifiesto la importancia de preservar condiciones de participación que favorezcan la concurrencia de potenciales oferentes. En consecuencia, la imposición de obligaciones adicionales cuya viabilidad no se encuentre acreditada podría reducir las alternativas disponibles en el mercado y dificultar la selección de un contratista con capacidad para atender integralmente los requerimientos institucionales.

Asimismo, no es posible exigir de manera objetiva, justificada y coherente, la conformación de un equipo de trabajo específico para la ejecución contractual, toda vez que el servicio será prestado a través de CDA que cuentan con personal y estructuras operativas propias, sujetos al cumplimiento de los requisitos técnicos y de competencia establecidos por el Ministerio de Transporte y las normas técnicas colombianas en esta materia.

Por lo anterior, atendiendo a las condiciones verificadas en el sector, la baja participación histórica de potenciales oferentes, la dispersión geográfica de la necesidad y las características operativas de los CDA, se considera que la incorporación de las condiciones especiales relativas a la subcontratación inclusiva y a la priorización de personas con discapacidad en la conformación del equipo de trabajo no resulta conveniente para el presente proceso, en la medida en que podría introducir restricciones adicionales a la participación sin que se haya acreditado su viabilidad material en las condiciones específicas del mercado.

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

Esta determinación busca armonizar los objetivos de inclusión con los principios de proporcionalidad, pluralidad de oferentes y satisfacción efectiva de la necesidad institucional, teniendo en cuenta que la contratación está orientada a garantizar la prestación oportuna y continua de un servicio requerido para el cumplimiento de las funciones misionales de la Fiscalía General de la Nación, cuya adecuada ejecución contribuye al desarrollo de las actividades investigativas y al funcionamiento de la administración de justicia en el país. En consecuencia, resulta fundamental establecer condiciones contractuales que permitan atender eficazmente la necesidad institucional, preservar la concurrencia de potenciales oferentes y evitar exigencias que, sin una justificación objetiva y suficiente, puedan comprometer la cobertura y oportunidad del servicio.

REDUCCIÓN DE PUNTAJE POR INCUMPLIMIENTO DE CONTRATOS

De conformidad con el artículo 58 de la ley 2195 de 2022, las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten cualquier Proceso de Contratación, exceptuando los supuestos establecidos en el literal a) del numeral 2 del Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, en los de mínima cuantía y en aquellos donde únicamente se pondere el menor precio ofrecido, deberán reducir durante la evaluación de las ofertas en la etapa precontractual el dos por ciento (2%) del total de los puntos establecidos en el proceso a los proponentes que se les haya impuesto una o más multas o clausulas penales durante el último año, contado a partir de la fecha prevista para la presentación de las ofertas, sin importar la cuantía y sin perjuicio de las demás consecuencias derivadas del incumplimiento; condición aplicable al presente proceso de contratación.

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN Y TIPO DE CONTRATO

La presente contratación se adelantará bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, de conformidad con lo dispuesto en el literal b), numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. Esta modalidad es plenamente aplicable en el presente proceso, dado que el presupuesto oficial estimado se encuentra por encima del diez por ciento (10%) de la mínima cuantía y no supera el límite máximo fijado para la menor cuantía de la entidad; es decir, se ubica justo en el rango previo al monto a partir del cual empieza la mayor cuantía para licitación pública. Las reglas procesales aplicables se rigen estrictamente por los artículos 2.2.1.2.1.2.20 y 2.2.1.2.1.2.22 del Decreto 1082 de 2015.

PLAZO DEL CONTRATO

La delimitación clara del plazo de ejecución contribuye a que los proponentes estructuren de manera adecuada sus ofertas económicas dentro del presente proceso, garantizando condiciones para el cumplimiento del contrato.

Por lo tanto, una vez analizadas las condiciones del mercado y las características de la necesidad a satisfacer con su respectivo alcance, se establece que el plazo de ejecución propuesto resulta proporcional, razonable y suficiente para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, en concordancia con las prácticas del sector y las necesidades de la Entidad.

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

EXPERIENCIA EXIGIDA DEL CONTRATISTA

Dado que el proceso se adelantará mediante la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía y cuenta con un presupuesto oficial asignado de $458.674.752 COP, resulta fundamental para la Entidad establecer requisitos habilitantes orientados a verificar la idoneidad técnica de los proponentes y su capacidad para ejecutar adecuadamente las actividades objeto del contrato.

En este tipo de procesos, donde la selección del contratista se fundamenta en criterios objetivos previamente definidos, la adecuada verificación de la experiencia constituye un elemento clave para mitigar riesgos asociados a la ejecución del contrato. En consecuencia, se considera procedente exigir que los proponentes acrediten experiencia relacionada con la ejecución de contratos cuyo objeto haya comprendido actividades de servicios iguales al objeto contractual.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la Cámara de Comercio no certifica el Código del Clasificador de Bienes y Servicios hasta el cuarto nivel, ni el objeto de los contratos registrados en el RUP, y se requiere que la experiencia tenga relación con el objeto de presente contrato, la Entidad debería exigir soportes de los contratos que reporte para demostrar la experiencia mínima que se establezca, los cuales deberán contener al menos, la siguiente información:

- Objeto de contratación
- Partes del contrato
- Fecha de Inicio
- Fecha de terminación
- Valor total ejecutado, expresado en pesos colombianos
- Porcentaje de participación, si se ejecutó en unión temporal o consorcio

Las certificaciones deben ser expedidas por la Entidad pública o privada contratante y firmadas por la persona natural, representante legal o quien corresponda, según sea el caso. Deberán contener además dirección y numero de contacto para efectuar las validaciones que se consideren necesarias.

En este contexto, es importante que:

- Las certificaciones de contratos deberán corresponder a contratos ejecutados, no se aceptarán certificaciones de contratos que se encuentren en ejecución.
- En caso de requerirse aclaraciones sobre los datos contenidos en la información suministrada por los oferentes, la Fiscalía General de la Nación podrá solicitarlas por escrito al proponente quien contará con el término establecido en el cronograma del proceso contractual para suministrarlas.
- En el caso de contratos con objeto múltiple o que abarquen elementos adicionales a lo requerido, la certificación deberá indicar de forma expresa y detallada el valor pagado por ejecución con entidades públicas o privadas, relacionados con la prestación de los servicios requeridos.

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

Garantías exigidas

El contratista deberá asumir por su cuenta y costo, la constitución de una póliza de cumplimiento a favor de entidades estatales es un requisito habilitante e indispensable para blindar patrimonialmente a la Fiscalía General de la Nación.

Así las cosas, de acuerdo con el análisis de los procesos se observa que las garantías solicitadas fueron pólizas con los siguientes amparos:

AMPAROS
Cumplimiento del contrato
Calidad del servicio
Pago de salarios prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales
RCE

Estos mismos amparos han sido objeto de análisis con base en los riesgos del proceso y se ha determinado la exigencia de una póliza de cumplimiento a favor de entidades estatales, con los amparos que se describen el matriz de riesgos que hace parte integral del presente análisis.

Forma de Pago:

De acuerdo con los antecedentes analizados la modalidad de pago más utilizada es mediante pagos parciales de acuerdo con los servicios prestados y recibidos a satisfacción, lo cual se encuentra viable para el presente proceso de contratación.

Uso de Pliegos Tipo

Una vez revisados los Documentos Tipo vigentes[38] publicados por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, se concluye que no existe un Documento Tipo aplicable al objeto y alcance del presente proceso de contratación. En consecuencia, la Entidad adelantará la selección del contratista conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, sin que resulte procedente la utilización de Documentos Tipo.

[38] https://www.colombiacompra.gov.co/documentos-tipo/vigentes

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

El presente formato "No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



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)

FACTOR ANALIZADO	ÍTEMS	ELEGIR CON UNA "X"	VALORACIÓN	VALORACIÓN PORCENTUAL
1. ¿Existen empresas que ofrecen este producto o servicio en el mercado?	Muchas	N/A	Bueno	N/A
	Pocas		Regular	
	Ninguna		Malo	
2. ¿Los elementos requeridos en el presente proceso han sido adquiridos en la misma vigencia por parte de la Entidad a nivel nacional?	Muchas		Malo	
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Bueno	
3. ¿Existen pocos o no existen sustitutos al bien o servicio a adquirir?	Muchas		Bueno	
	Pocas		Regular	
	Ninguna		Malo	
4. ¿Existe variación significativa en los precios totales cotizados?	Si		Malo	
	No		Bueno	
	n/a		-	
	Si		Malo	
	No		Bueno	

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

5. ¿Existe variación significativa en los precios totales con relación a compras idénticas de pasadas vigencias?.	n/a		-	
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		Bueno	
	No		Malo	
	n/a		-	
7. ¿Existen coincidencias en las cotizaciones que puedan suponer que son presentadas por la misma persona?	Si		Malo	
	No		Bueno	
	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		Bueno	
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Malo	
9. ¿Las cotizaciones cuentan con logotipos, razones sociales, nit o rut, direcciones y teléfonos del cotizante?	Todas		Bueno	
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Malo	
10. ¿En compras de artículos similares en vigencias pasadas, ¿se realizó el sondeo con las mismas empresas?.	Todas		Malo	
	Algunas		Regular	
	Ninguna		Bueno	
	n/a		-	
			RESULTADO	0
			RANGO	0

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

De conformidad con los lineamientos metodológicos para la estructuración del estudio del sector dictados por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE), la entidad debe analizar la dinámica de fijación de precios en el mercado específico. Para este fin, la política pública faculta el uso de mecanismos alternativos que respondan a la realidad económica del sector, tales como bases de datos, regulaciones vigentes o análisis de precios históricos. Al tratarse de un mercado regulado por el Ministerio de Transporte, la fuente de información oficial y vinculante pasa a ser la normatividad legal vigente, desplazando la necesidad de consultar ofertas comerciales libres. Adicionalmente, la Guía recalca que sus recomendaciones no deben aplicarse de manera mecánica, reconociendo la autonomía de la entidad para adoptar la metodología técnica que mejor mitigue el riesgo presupuestal.

Dado que el servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) se desarrolla en un mercado de tarifas reguladas, la fijación de precios no responde al libre juego de la oferta y la demanda. Su estructura se ciñe al sistema de rangos (piso y techo) determinado por la Resolución 20243040003125 de 2024 del Ministerio de Transporte. En consecuencia, para la caracterización económica de este sector, la solicitud de cotizaciones comerciales a los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) resulta metodológicamente improcedente, ya que ningún agente del mercado cuenta con autonomía para modificar los topes legales establecidos.

Como consecuencia de lo anterior, la aplicación de la "Lista de chequeo para identificar el riesgo de colusión de oferentes" resulta inaplicable y carente de objeto. Al estar el precio fijado mediante una tarifa techo legal y obligatoria, se suprime de origen cualquier posibilidad de manipulación,

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

concertación o distorsión de precios por parte de los competidores, quedando completamente mitigado el riesgo de colusión en el componente económico del proceso.

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

Con base en el análisis integral desarrollado, se concluye que existe una justificación técnica, económica y comercial suficiente para adelantar el proceso de contratación cuyo objeto consiste Prestar el servicio de revisión técnico-mecánica y emisiones contaminantes, con la expedición del correspondiente certificado para el parque automotor al servicio de la Fiscalía General de la Nación en las Seccionales Cali, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.

Como resultado de la estructuración del presente Estudio del Sector, se concluye de manera definitiva que, al tratarse de un servicio con tarifas oficialmente reguladas por el Gobierno Nacional, no se configuró la necesidad ni la obligatoriedad legal de solicitar cotizaciones comerciales en la etapa de planeación.

Con fundamento en la normatividad emitida por el Ministerio de Transporte, los servicios de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) operan bajo un régimen de libertad regulada con tarifas controladas, cuyos rangos mínimos y máximos se indexan anualmente en Unidades de Valor Básico (UVB). En consecuencia, la Subdirección Regional de Apoyo del Pacífico procedió a estructurar el complemento económico del estudio mediante un modelo de indexación directa, estableciendo los Precios Techo del proceso con base estricta en los Precios Límites Superiores Autorizados por la ley.

Para la fijación técnica de estos Precios Techo, se incorporaron con absoluta rigurosidad todas las variables económicas e impositivas que por ley deben estar inmersas en el valor final del servicio al usuario, incluyendo de forma desagregada:

- El componente neto del servicio técnico del Centro de Diagnóstico Automotor (CDA) por cada tipología vehicular (Motocicletas, Livianos y Pesados).
- Las tasas de transferencia obligatorias destinadas a la Superintendencia de Transporte.
- Los derechos de plataforma causados por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- El valor correspondiente a la tasa de seguridad vial.
- El Impuesto al Valor Agregado (IVA) y demás gravámenes nacionales aplicables.

Dado que los operadores del mercado (CDA) tienen la prohibición legal de modificar o alterar estas tarifas oficiales para otorgar descuentos comerciales a las entidades compradoras, solicitar cotizaciones tradicionales habría resultado en un desgaste administrativo inocuo e ineficiente que contraría el Principio de Economía de la contratación estatal. De este modo, la multiplicación exacta del inventario real de la flota institucional que equivalente a 603 vehículos entre carros y motos— por el Precio Techo regulado y estructurado, se constituye ante los entes de control como el soporte técnico, objetivo y verídico que blinda el presupuesto oficial asignado para la bolsa a monto agotable de las Seccionales de Cali, Valle del Cauca, Cauca y Nariño.

En consideración a lo expuesto, la entidad establece el valor máximo por el cual se deberá presentar la oferta, esto es, la suma de **CUATRO MILLONES SETECIENTOS NUEVE MIL**

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

DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS M/CTE. ($4.709.086), IVA incluido y demás costos directos e indirectos asociados, que corresponde a la sumatoria de los precios unitarios de los ítems, los cuales no podrán ser superados, so pena de rechazo; no obstante, la adjudicación del proceso se efectuará por el valor total del presupuesto oficial disponible, esto es, la suma de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE ($$458.674.752)**, incluido IVA y todos los costos directos e indirectos a que haya lugar, con el objeto de optimizar los recursos disponibles y lograr la máxima satisfacción de la necesidad que presenta la entidad.

En consideración a lo expuesto, el valor de las RTM para el año 2026 corresponderán al valor que se oferte por el proponente ganador; no obstante, teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación abarca las vigencias futuras 2027 y 2028, para las cuales no es posible conocer de manera anticipada el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) que fijará el Gobierno Nacional para cada una de ellas, resulta inviable proyectar un valor nominal fijo en pesos para la totalidad de la ejecución contractual. En consecuencia, se determina adecuado establecer que la remuneración de los servicios en dichas vigencias se liquidará y pagará a la tarifa oficial que el contratista tenga registrada y publicada al público para la respectiva vigencia fiscal. Lo anterior se fundamenta en la obligación legal que tienen los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) de registrar sus tarifas ante la autoridad competente (Superintendencia de Transporte) y de mantener dicho cobro de manera uniforme para todos los usuarios, sin distinción de su calidad pública o privada. Esta decisión se soporta técnicamente en el estudio de mercado adelantado por la entidad, mediante el cual los CDA consultados ratificaron la imposibilidad jurídica y comercial de pactar valores diferentes a los oficiales reportados.

Garantías exigidas

De acuerdo con el análisis de los procesos se observa que las garantías solicitadas fueron pólizas con los siguientes amparos:

AMPAROS
Cumplimiento del contrato
Calidad del servicio
Pago de salarios prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales
RCE

Estos mismos amparos han sido objeto de análisis con base en los riesgos del proceso y se ha determinado la exigencia de una póliza de cumplimiento a favor de entidades estatales, con los amparos que se describen el matriz de riesgos que hace parte integral del presente análisis.

Forma de pago

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

De acuerdo con los antecedentes analizados la modalidad de pago más utilizada es mediante pagos parciales de acuerdo con los servicios prestados y recibidos a satisfacción, lo cual se encuentra viable para el presente proceso de contratación.

Gravámenes Aplicables

Resulta fundamental considerar la aplicación de los distintos gravámenes asociados, incluyendo estampillas, retenciones y contribuciones, dado que estos tienen un impacto directo en la estructura de costos del sector y en la determinación del valor real de los bienes y servicios contratados. La inclusión de estos cargos permite establecer un análisis financiero más preciso y ajustado a las obligaciones normativas vigentes, garantizando que los presupuestos proyectados reflejen adecuadamente las cargas fiscales que deben asumirse. De esta manera, el estudio del sector no solo proporciona una visión integral del comportamiento del mercado, sino que también asegura que la planificación económica y contractual se realice con criterios de legalidad, transparencia y sostenibilidad fiscal.

Para el presente contrato se debe aplicar los siguientes gravámenes

Nombre	**Porcentaje**
Pro-UCEVA	**0.5 %**
Pro-Universidad del Pacífico	**0.5 %**
RETEFUENTE COMPRAS	**2.5 %**
RETEIVA	**15 %**
RETEICA	Tarifa por Mil que aplique en el municipio donde se perfeccione la venta y entrega del bien.

Cabe anotar que las deducciones anteriormente mencionadas están sujetas al tipo de régimen tributario al cual pertenezca el contratista y a la normativa vigente.

Es importante mencionar que las deducciones que se realizan obedecen a exigencias contenidas en disposiciones normativas tanto nacionales como departamentales y locales aplicables al proceso, las cuales pueden variar tanto sus porcentajes o bases como también pueden crear alguna nueva que no sea mencionada en este momento pero que se debe aplicar a partir de una fecha determinada. Por lo anterior, pueden tener variaciones o creación de nuevas retenciones, que serán objeto de análisis al momento de su expedición, y que dichas deducciones están sujetas al tipo de régimen tributario de los contratistas y a la normativa vigente.

Se precisa que para la acusación del ICA se analizará caso a caso, atendiendo a la naturaleza de la actividad del proveedor y conforme a las siguientes reglas generales:

Actividad industrial:

- El impuesto se causa en el municipio donde se ubique la sede fabril del vendedor, es decir, donde se realiza el proceso de producción o manufactura del bien.

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

Actividad comercial:

- Si la venta se realiza a través de un establecimiento de comercio abierto al público o punto de venta, la actividad se entiende realizada en el municipio donde este se encuentre ubicado.

- Si la venta se perfecciona en un municipio donde no existe establecimiento de comercio ni punto de venta, la actividad se entiende realizada en el municipio donde se convienen el precio y la cosa vendida, es decir, donde se perfecciona la operación comercial.

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

- Concepto Ministerio de Transporte, radicado 20241341346531 (art. 52 Ley 769, modificado por Ley 2294)
- ABC Renovación Revisión Técnico Mecánica, RUNT
- Resolución 20253040051705 de 2025, tarifas RUNT
- Resolución 20263040030265 de 2026, Ministerio de Transporte
- Concepto Ministerio de Transporte, literal C.35 art. 131 Ley 769
- Plataforma Secop II.

EL VALOR DEL ESTUDIO DEL SECTOR ES	**$ 458.674.752**
INCLUIDOS TODOS LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS	
EL CUAL SERVIRÁ COMO PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROCESO	

Elaboró	Natalia Cuenca Cuellar Profesional Gestión II	23/10/2026	
Revisó y aprobó	Natalia Cuenca Cuellar Profesional Gestión II	23/10/2026	
Revisó y Aprobó Estructurador Técnico	Carlos Humberto Rosada Muñoz Técnico II – Sección Bienes	23/10/2026	
Revisó y Aprobó – Estructurador Jurídico	Juli Paulin Martínez Cano Profesional Gestión II	23/10/2026	
Revisó y Aprobó – Estructurador Financiero	Roby Andrey Carvajal López – Técnico II	23/10/2026	

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