ESTUDIO DEL SECTOR

SELECCIÓN ABREVIADA PARA LA ENAJENACIÓN DE VEHÍCULOS MEDIANTE SUBASTA PÚBLICA ASCENDENTE CUATRO LOTES INDIVIDUALES

Instituto Departamental de Tránsito del Quindío - IDTQ

Circasia, Quindío | octubre de 2026

DATOS GENERALES DEL PROCESO

Concepto	Información
Entidad estatal	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío - IDTQ
Objeto	Enajenación a título oneroso de cuatro vehículos automotores usados de propiedad del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, dados de baja, mediante subasta pública ascendente y distribuidos en lotes individuales.
Modalidad de selección	Selección abreviada para la enajenación de bienes del Estado.
Mecanismo de enajenación	Enajenación directa mediante subasta pública electrónica ascendente.
Plataforma	Sistema Electrónico para la Contratación Pública - SECOP II.
Número de lotes	Cuatro (4) lotes individuales, uno por cada vehículo.
Fecha del estudio	30 octubre de 2026.

1. Aspectos generales del mercado

La enajenación se desarrolla en el **mercado secundario de vehículos automotores usados**, caracterizado por la comercialización de bienes que presentan diferencias en su clase, modelo, antigüedad, estado físico, condiciones mecánicas, disponibilidad de repuestos, situación jurídica y registral, así como en los costos asociados a su recuperación y posterior utilización.

Estas particularidades hacen que los vehículos usados no constituyan bienes homogéneos, razón por la cual sus condiciones comerciales y posibilidades de aprovechamiento deben analizarse considerando las características individuales de cada automotor y los factores que inciden en su demanda.

El **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío – IDTQ** proyecta la enajenación de cuatro (4) vehículos automotores usados, distribuidos en lotes individuales, atendiendo a su identificación registral y a las condiciones particulares de cada bien.

Las características técnicas, el estado de conservación, las condiciones mecánicas, los deterioros identificados y el registro fotográfico de los automotores se encuentran documentados en los respectivos **informes periciales individuales**, los cuales constituyen soportes técnicos para conocer las condiciones de los bienes objeto de enajenación.

La determinación de su valor económico se sujetará a las **fuentes oficiales de valoración y a los avalúos comerciales que correspondan**, de acuerdo con la clasificación de cada vehículo y las disposiciones aplicables a la enajenación de bienes muebles sujetos a registro.

El presente estudio considera esta información como referencia para el análisis de las condiciones del mercado, sin reproducir las especificaciones técnicas particulares ni desarrollar la liquidación individual de los precios mínimos, aspectos que serán incorporados en los documentos correspondientes de la etapa de planeación contractual.

.

1.1. Aspectos económicos y comerciales

El mercado relevante para el presente proceso corresponde a la **compraventa de vehículos automotores usados**, caracterizado por la comercialización de bienes cuyas condiciones físicas, mecánicas, técnicas y jurídicas pueden variar considerablemente, incluso entre vehículos de una misma marca, línea y modelo. A diferencia del mercado de vehículos nuevos, la formación de los precios depende de las características individuales de cada automotor, su antigüedad, estado de conservación, condiciones de funcionamiento y posibilidades de recuperación.

En el caso de los vehículos usados que han permanecido fuera de servicio o presentan deterioro mecánico, el interés comercial se encuentra relacionado con la posibilidad de recuperarlos para su utilización, aprovechamiento o posterior comercialización. En estas operaciones, los potenciales compradores consideran tanto las condiciones del bien como los gastos que deberán asumir para destinarlo nuevamente a una actividad legalmente permitida.

El **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío – IDTQ** proyecta la enajenación de cuatro (4) vehículos automotores dados de baja del inventario institucional, los cuales serán ofrecidos en las condiciones físicas, mecánicas, técnicas y jurídicas en que actualmente se encuentran, sin garantizar su funcionamiento inmediato ni su aptitud para circular sin intervenciones previas.

Los vehículos se distribuirán en cuatro lotes independientes, así:

1. **Lote 1:** Camión Chevrolet, placas **OWR200**, modelo 1999.
2. **Lote 2:** Motocicleta Honda CBF150, placas **NGB08D**, modelo 2015.
3. **Lote 3:** Automóvil Chevrolet Spark, placas **OKX345**, modelo 2007.
4. **Lote 4:** Automóvil Chevrolet Spark, placas **OKX347**, modelo 2007.

La antigüedad de los automotores no determina por sí sola la inexistencia de un mercado para su comercialización. La demanda por vehículos usados depende, entre otros factores, de la disponibilidad y costo de los repuestos, las posibilidades técnicas y económicas de reparación, el reconocimiento comercial de la marca y referencia, las condiciones de conservación y las expectativas de aprovechamiento de los adquirentes.

Desde una perspectiva económica y comercial, los principales factores que inciden en la decisión de compra son:

- **Características del automotor:** marca, línea, modelo, clase, cilindraje, capacidad y demás especificaciones técnicas.
- **Condiciones mecánicas y estructurales:** estado del motor, transmisión, sistema eléctrico, carrocería, chasis, frenos, suspensión y demás componentes.

- **Antigüedad y conservación:** desgaste acumulado, tiempo de funcionamiento, períodos de inactividad y condiciones de almacenamiento.
- **Disponibilidad de repuestos y servicios técnicos:** facilidad de adquisición de componentes, existencia de talleres especializados y costos de mantenimiento y reparación.
- **Posibilidades de recuperación:** viabilidad técnica y económica de las intervenciones necesarias para restablecer el funcionamiento del vehículo.
- **Situación jurídica y registral:** titularidad, gravámenes, limitaciones al dominio y requisitos exigibles para efectuar su transferencia.
- **Aseguramiento y revisión:** obligaciones relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.
- **Transferencia y movilización:** derechos de traspaso, actualización del registro, eventual cambio de servicio, transporte, grúa y retiro del vehículo.
- **Expectativas de aprovechamiento comercial:** recuperación para uso propio, utilización en actividades económicas permitidas o posterior comercialización.

Condiciones económicas de adquisición y costos del comprador

En el mercado de vehículos usados, el costo económico de adquisición no se encuentra representado exclusivamente por el precio de compraventa. El adquirente debe considerar los gastos adicionales relacionados con la transferencia de propiedad, la recuperación mecánica, la documentación requerida y la eventual puesta en circulación del automotor.

Tratándose de vehículos que presentan deterioro o han permanecido fuera de servicio, estos gastos pueden representar una proporción significativa del costo total de adquisición y, por consiguiente, incidir directamente en el valor que los interesados están dispuestos a ofrecer.

Entre los principales costos asociados se encuentran las reparaciones mecánicas y eléctricas, adquisición de repuestos, mano de obra, mantenimiento, SOAT, revisión técnico-mecánica, derechos de traspaso, tarifas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), cambio de servicio cuando corresponda y transporte del vehículo hasta el lugar destinado para su recuperación.

La ausencia de SOAT o de revisión técnico-mecánica vigente no elimina necesariamente el interés comercial sobre un vehículo usado. Sin embargo, constituye una circunstancia que afecta sus condiciones de comercialización, en tanto el comprador deberá considerar los costos y requisitos necesarios para cumplir las obligaciones legales relacionadas con la transferencia y posterior circulación.

Como referencia del comportamiento del sector, la **Superintendencia de Transporte**, en su boletín estadístico de abril de 2025, informó que, al 30 de abril de ese año, el 48 % de los vehículos registrados en Colombia no contaba con SOAT vigente y el 54 % de los vehículos sujetos a revisión técnico-mecánica carecía de certificado vigente.

Estas cifras permiten identificar la vigencia del aseguramiento obligatorio y de la revisión técnico-mecánica como variables relevantes dentro del mercado automotor. Su

incidencia económica debe ser considerada por los compradores, sin que la ausencia de dichos documentos los exonere del cumplimiento de los requisitos legales exigibles.

Fuente: Superintendencia de Transporte, Boletín estadístico de abril de 2025.

Oferta, demanda y condiciones de comercialización

La demanda potencial de vehículos automotores usados comprende personas naturales interesadas en adquirir un vehículo para uso propio, comerciantes dedicados a la compraventa de automotores, propietarios de talleres, empresas de reparación y mantenimiento y personas jurídicas que requieran vehículos para el desarrollo de actividades legalmente permitidas.

Dentro de este mercado también participan compradores especializados en la recuperación de vehículos que presentan deterioro mecánico, quienes pueden disponer de conocimientos técnicos, instalaciones, herramientas o acceso a repuestos que les permitan disminuir los costos de reparación.

La participación de estos diferentes perfiles contribuye a la existencia de un mercado para automotores que, pese a su antigüedad o estado de conservación, mantienen posibilidades de aprovechamiento económico.

Desde el punto de vista territorial, la ubicación física de los vehículos constituye un factor que puede incidir en la decisión de compra. Los interesados domiciliados en el Quindío y en los departamentos del Eje Cafetero pueden enfrentar menores costos de inspección, transporte y retiro, mientras que los compradores de otras regiones deberán considerar los gastos adicionales derivados de la distancia.

No obstante, la utilización de mecanismos electrónicos de publicidad y selección permite ampliar el alcance de la convocatoria y facilitar la participación de interesados ubicados en diferentes regiones del país, sin establecer restricciones territoriales injustificadas.

En el ámbito de las enajenaciones adelantadas por entidades públicas, la organización de los bienes en lotes individuales constituye una alternativa comercial que permite a los interesados seleccionar aquellos que correspondan a sus necesidades, expectativas de recuperación y capacidad económica.

Esta modalidad evita condicionar la adquisición de un vehículo a la compra de otros bienes con características, condiciones y costos diferentes. Asimismo, facilita la participación de compradores que no cuentan con los recursos necesarios para adquirir conjuntamente la totalidad de los automotores ofrecidos.

Competencia económica y mecanismos de comercialización

La comercialización de vehículos usados mediante procedimientos competitivos permite que el precio de venta responda a las ofertas presentadas por los interesados, teniendo en cuenta las condiciones particulares de los bienes y las expectativas económicas del mercado.

En las enajenaciones estatales realizadas mediante **subasta pública electrónica ascendente**, la competencia se desarrolla a través de ofertas económicas sucesivas al alza, conforme a las reglas previamente establecidas en el procedimiento.

Este mecanismo favorece la publicidad y la concurrencia, permite comparar las posturas económicas presentadas y procura obtener el mayor valor admisible por cada bien, sin desconocer las condiciones legales de enajenación y el precio mínimo de venta que corresponda.

La publicación de información suficiente sobre los automotores constituye un elemento relevante para el funcionamiento de este mercado. Los informes técnicos, las características de identificación, las fotografías, la situación registral y la posibilidad de inspección presencial permiten reducir la incertidumbre de los compradores y facilitan la formulación de ofertas ajustadas a las condiciones reales de los bienes.

En consecuencia, la comercialización de los vehículos del Instituto deberá considerar las características propias del mercado secundario de automotores, la diversidad de potenciales compradores, los costos asociados a su recuperación y las condiciones de transferencia, procurando promover la participación y la competencia económica.

Finalmente, la enajenación de los automotores **en su estado actual** no exonera al Instituto Departamental de Tránsito del Quindío de su deber de suministrar información cierta, suficiente y verificable sobre las condiciones conocidas de cada vehículo. Tampoco permite trasladar al adjudicatario gravámenes, limitaciones al dominio o circunstancias jurídicas que no hayan sido informadas oportunamente en los documentos del proceso.

1.2. Aspectos técnicos

La enajenación comprende **cuatro vehículos automotores** de propiedad del **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío**, distribuidos en lotes individuales, así:

1. **Lote 1:** camión Chevrolet, placas **OWR200**, modelo **1999**.
2. **Lote 2:** motocicleta Honda CBF150, placas **NGB08D**, modelo **2015**.
3. **Lote 3:** automóvil Chevrolet Spark, placas **OKX345**, modelo **2007**.
4. **Lote 4:** automóvil Chevrolet Spark, placas **OKX347**, modelo **2007**.

La identificación completa de cada vehículo, sus números de motor y chasis, características técnicas, estado de conservación, registro fotográfico, diagnóstico y valor comercial constan en los respectivos **informes periciales**. Estos documentos se publicarán como anexos del proceso y formarán parte de la información que deberán examinar los interesados **antes de presentar sus ofertas**.

Los vehículos se venderán en el **estado físico, mecánico, eléctrico, estructural y de conservación** en que se encuentren al momento de la inspección y entrega. El Instituto **no realizará reparaciones, adecuaciones, mantenimiento ni labores de alistamiento** para ponerlos en funcionamiento. Tampoco garantizará que puedan circular inmediatamente después de su adjudicación.

La venta en el estado actual no exonera al Instituto de informar de manera cierta y suficiente las condiciones conocidas de cada automotor. Las características y daños identificados deberán corresponder con lo consignado en los **peritajes, las fichas técnicas, las fotografías y los demás documentos publicados**.

El estado de vigencia del **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** y de la **revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes** se indicará en la ficha de cada lote. Cuando estos documentos no se encuentren vigentes, el adjudicatario deberá obtenerlos por su cuenta y asumir la totalidad de sus costos antes de poner el vehículo en circulación. La ausencia de **SOAT y revisión técnico-mecánica vigentes no impide la venta**, pero sí impide completar el traspaso ordinario mientras el RUNT no valide esos requisitos. Que el adjudicatario asuma los costos no resuelve por sí solo la dificultad de obtener la revisión técnico-mecánica si el vehículo requiere reparaciones. Este procedimiento deberá definirse en el pliego antes de publicar el proceso.

El Instituto habilitará una **jornada de inspección presencial** antes del cierre del plazo para presentar ofertas. Durante esta visita, los interesados podrán examinar directamente los vehículos, verificar su estado exterior y contrastar la información publicada. La inspección no autorizará el desmonte de piezas, la intervención de sistemas, la puesta en marcha sin autorización ni cualquier actividad que pueda alterar el estado de los bienes.

La inspección previa resulta necesaria para que cada interesado determine los **costos de reparación, recuperación, traslado del vehículo, traspaso, cambio de servicios y puesta en funcionamiento**. La decisión de no asistir a la visita no trasladará al Instituto los riesgos comerciales derivados de condiciones visibles o informadas en los documentos del proceso. Esta regla no comprende **defectos jurídicos, registrales o circunstancias conocidas por la entidad que no hayan sido reveladas**.

Los interesados deberán presumir que los vehículos pueden no encontrarse en condiciones de desplazarse por sus propios medios. Por esta razón, el adjudicatario deberá organizar y pagar su retiro mediante **grúa, plataforma, vehículo de carga u otro medio técnicamente adecuado**, cuando resulte necesario. El retiro deberá efectuarse dentro del plazo fijado en el pliego de condiciones, después de acreditar el **pago total del precio** y el cumplimiento de los requisitos establecidos para la entrega.

El adjudicatario será responsable de contratar un **medio de transporte autorizado**, adoptar las medidas de seguridad necesarias y evitar daños a personas, instalaciones o bienes durante el cargue y retiro. **No se permitirá conducir por vías públicas** un vehículo que carezca de SOAT, revisión técnico-mecánica vigente o condiciones mínimas de seguridad.

1.3. Aspectos regulatorios

La comercialización de los cuatro vehículos del **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)** está condicionada por las normas de enajenación de bienes estatales, registro automotor, seguridad vial y tributación. Estas disposiciones inciden en los recursos necesarios para participar, el costo total de adquisición y las actuaciones que deberá cumplir el comprador para obtener la propiedad y utilizar el vehículo.

1.3.1. Selección abreviada y subasta pública ascendente.

El IDTQ adelantará la venta mediante **selección abreviada para la enajenación de bienes del Estado**, directamente y sin intermediario, conforme a los artículos **2.2.1.2.2.1.1 y 2.2.1.2.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015**. Según el artículo **2.2.1.2.2.2.2**, la adjudicación corresponde al oferente habilitado que ofrezca el mayor valor y el margen mínimo opera al alza.

La subasta se realizará en **SECOP II**, que permite configurar eventos ascendentes por lotes. La distribución en **cuatro lotes individuales** permitirá que los interesados participen por los vehículos que correspondan a su capacidad económica y expectativa de recuperación. El uso de esta plataforma no modifica las obligaciones legales de la entidad ni del adquirente.

1.3.2. Precio mínimo y depósito de participación.

Los estudios previos incorporarán el avalúo y el **precio mínimo por vehículo**, conforme a los artículos **2.2.1.2.2.1.7 y 2.2.1.2.2.4.2**. El artículo **2.2.1.2.2.1.10** exige consignar, como requisito habilitante, al menos el ***20 % del precio mínimo***, imputable al precio si se obtiene la adjudicación.

Para este proceso se prevé un depósito del **20 % por cada lote**. Su incidencia económica corresponde a la disponibilidad inicial de recursos que necesita el participante; para el adjudicatario no constituye un cobro adicional al precio. La matriz económica identificará separadamente el precio mínimo, el depósito y el margen de mejora, evitando confundir estos conceptos.

1.3.3. Traspaso, SOAT y revisión técnico-mecánica.

El artículo **47 de la Ley 769 de 2002** exige la entrega material y la inscripción registral para efectuar la tradición del dominio. La inscripción debe realizarse dentro de los **sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición**. El plazo contractual deberá permitir cumplir ese límite y considerar las actuaciones necesarias para recuperar los vehículos.

Para el **traspaso ordinario**, el organismo de tránsito debe validar la vigencia del SOAT y de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en el RUNT, conforme al artículo **5.3.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022**, en la sección sustituida por la **Resolución 20233040017145 de 2023**. La matrícula ante el propio IDTQ no elimina esas validaciones.

El **adjudicatario asumirá los costos de SOAT, revisión técnico-mecánica, reparaciones, trámites de transferencia y cambio de servicio**.

Estos gastos inciden en su capacidad de pago y en el valor que estará dispuesto a ofrecer. Cuando aprobar la revisión requiera reparaciones previas, las condiciones de venta deberán permitir coordinar el acceso al vehículo, su traslado y su intervención, con controles de custodia y seguimiento al registro. **El pago de la revisión no garantiza su aprobación ni sustituye las reparaciones necesarias.**

1.3.4. Situación tributaria de los vehículos oficiales.

El **Consejo de Estado, Sección Cuarta, en sentencia del 21 de agosto de 2008, expediente 15360**, determinó que los vehículos de uso oficial no pueden ser gravados con el impuesto sobre vehículos automotores por ausencia de una tarifa legal aplicable, que las entidades territoriales no pueden suplir. Esta situación corresponde a **no sujeción al tributo**, no a una exención general de impuestos y derechos.

La información publicada deberá precisar la situación tributaria de cada automotor.

El comprador no podrá asumir que el tratamiento correspondiente al servicio oficial se conserva después de su transferencia a un particular. Para estimar el costo de adquisición deberá considerar los derechos de traspaso y las obligaciones tributarias que resulten aplicables conforme a la titularidad, clasificación y reglas de causación del vehículo.

1.3.5. Impuesto de remate.

El artículo **12 de la Ley 1743 de 2014**, que modificó el artículo 7 de la Ley 11 de 1987, establece un impuesto del **5 % sobre el valor final del remate**, a cargo del adquirente. Su ámbito comprende los remates realizados por entidades nacionales, departamentales y municipales; por ello, **resulta aplicable a la subasta del IDTQ y no desaparece por realizarse en SECOP II**.

Este impuesto incrementa el desembolso del comprador y deberá presentarse **separadamente del precio ofrecido**. El Instituto, como entidad rematadora, debe recaudarlo y transferirlo mensualmente al **Fondo para la Modernización, Descongestión y Bienestar de la Administración de Justicia**. La ley condiciona la aprobación de la diligencia a su pago.

1.3.6. Entrega y recuperación del vehículo.

Las condiciones de entrega deben guardar correspondencia con el estado de los automotores y con la necesidad de repararlos antes de culminar el traspaso. Se recomienda estructurar la entrega para alistamiento **después del pago total**, con identificación del receptor, registro del estado del bien y controles sobre su traslado, intervención y transferencia registral.

El transporte al taller y al centro de diagnóstico deberá efectuarse **como carga, mediante plataforma u otro medio adecuado**, cuando el vehículo no reúna los requisitos para circular. El comprador deberá incorporar estos desplazamientos y la eventual repetición de la revisión a su estimación económica.

El pliego precisará el procedimiento, los plazos y las responsabilidades de entrega y registro, conforme al artículo **2.2.1.2.2.1.9 del Decreto 1082 de 2015**.

La asignación contractual de custodia al comprador deberá acompañarse de seguimiento efectivo: **no elimina por sí sola los riesgos del Instituto mientras continúe figurando como titular registral**.

1.4. Aspectos sociales y ambientales

La subasta de los cuatro vehículos del **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)** está orientada a su **recuperación, traspaso y posterior utilización**, previa realización de las reparaciones y cumplimiento de los requisitos legales correspondientes. La venta permite que los adquirentes evalúen su aprovechamiento para necesidades de movilidad o actividades económicas permitidas, asumiendo los costos de recuperación informados en el proceso.

La distribución en **cuatro lotes individuales** facilita la participación de personas con intereses y capacidades económicas diferentes, al permitirles presentar ofertas por un solo vehículo. Esta posibilidad no garantiza que la recuperación resulte rentable para todos los interesados. Cada participante deberá considerar el estado del automotor y el costo total de reparación, transporte, documentación y puesta en funcionamiento.

Desde el punto de vista ambiental, la recuperación puede **prolongar el aprovechamiento de los vehículos y de sus componentes útiles**. Ese beneficio dependerá de que las reparaciones permitan una operación segura y el cumplimiento de los límites de emisiones aplicables. La antigüedad de los automotores y su eventual reutilización no permiten afirmar, por sí solas, que la venta producirá una reducción de emisiones o un beneficio ambiental cuantificable.

Las reparaciones pueden generar **aceites lubricantes usados, filtros y materiales contaminados**, cuyo manejo exige prevenir derrames, separar los residuos y utilizar recipientes adecuados para su almacenamiento y entrega a gestores autorizados, según corresponda. Los talleres deberán evitar su vertimiento al suelo, al alcantarillado o a fuentes de agua. Estas precauciones deberán considerarse al seleccionar el establecimiento que realizará la recuperación y al estimar sus costos.

Las **baterías usadas de plomo-ácido** que sean sustituidas deberán entregarse a los canales autorizados de recolección y gestión, evitando su apertura, vaciado o disposición con residuos ordinarios. Las **llantas retiradas** deberán entregarse a los sistemas de recolección o gestores correspondientes, sin abandonarlas en espacios públicos ni someterlas a quema a cielo abierto. Los demás residuos se separarán de acuerdo con sus características y posibilidades de aprovechamiento.

La seguridad de conductores, pasajeros, peatones y demás usuarios de la vía constituye una condición del aprovechamiento previsto. **La adjudicación y la entrega para reparación no autorizan la circulación** de un vehículo que carezca de SOAT, revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando sea exigible, o condiciones técnicas de seguridad. Su posterior utilización deberá cumplir los requisitos previstos en la **Ley 769 de 2002**, especialmente sus artículos **28, 42 y 50 a 52**.

Mientras no se cumplan esas condiciones, los desplazamientos necesarios al taller y al centro de diagnóstico deberán realizarse **mediante plataforma, grúa u otro medio adecuado que transporte el automotor como carga**. Los costos de traslado y manejo de los residuos derivados de la recuperación deberán incorporarse a la evaluación económica del comprador. Las condiciones del proceso precisarán las responsabilidades

del adjudicatario, sin desplazar las obligaciones legales que correspondan al Instituto, al taller o al gestor de residuos.

2. Modelo de Abastecimiento Estratégico aplicado a la enajenación

El **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)** aplica el Modelo de Abastecimiento Estratégico a la disposición de los cuatro vehículos, relacionando la necesidad institucional, las características de los bienes, los posibles compradores y la estrategia de venta.

La necesidad institucional consiste en **materializar la enajenación de los vehículos dados de baja mediante la Resolución DG-071 de 2026**, recuperar su valor económico disponible y reducir las cargas de custodia y el riesgo de deterioro asociados a su permanencia en las instalaciones. Los informes periciales individualizan los automotores y describen las condiciones en las que se ofrecen.

La estrategia de venta se orienta a su **traspaso y recuperación para uso por los adquirentes**, quienes asumirán las reparaciones y los requisitos necesarios para ponerlos en circulación.

Los bienes pertenecen a la categoría de **vehículos automotores usados sujetos a registro**. Comprenden un camión, dos automóviles y una motocicleta, con diferencias de antigüedad, características, estado y costos de recuperación. Cada uno constituye un bien identificable y transferible de manera independiente, y su utilización no depende de adquirir los demás.

El Instituto adelantará directamente una **subasta pública electrónica ascendente en SECOP II**, mediante selección abreviada para la enajenación de bienes. El objetivo es **obtener el mayor valor ofrecido válidamente por cada vehículo, respetando su precio mínimo**, mediante competencia entre interesados habilitados. La realización directa permite utilizar la plataforma institucional sin contratar un servicio de intermediación y mantiene en el IDTQ la dirección y el seguimiento del proceso. Este mecanismo está previsto en el Decreto 1082 de 2015 y fue explicado por Colombia Compra Eficiente en el **Concepto C-1122 de 2025**.

La subasta se estructura en **cuatro lotes individuales**:

Lote	Vehículo	Placa	Modelo
1	Camión Chevrolet	**OWR200**	1999
2	Motocicleta Honda CBF150	**NGB08D**	2015
3	Automóvil Chevrolet Spark	**OKX345**	2007
4	Automóvil Chevrolet Spark	**OKX347**	2007

Esta división responde a la **autonomía funcional y registral de cada automotor** y a las distintas necesidades que puede satisfacer. Un interesado en la motocicleta, por ejemplo, no necesariamente requiere un camión o dispone de recursos para recuperar varios vehículos. La venta conjunta exigiría financiar bienes adicionales al de su interés y asumir sus respectivos costos de transporte, reparación, traspaso y cambio de servicio.

La participación por lotes permite que el interesado concentre sus recursos en el vehículo que pretende adquirir y constituya el depósito correspondiente únicamente a los lotes seleccionados. También permite identificar el resultado económico de cada bien y **evita que la ausencia de ofertas por un vehículo impida adjudicar los demás**. Los dos automóviles se ofrecen separadamente porque, aunque coinciden en marca, línea y modelo, tienen identidad registral y condiciones individuales documentadas. Los cuatro lotes permanecerán dentro de **un mismo proceso de selección**, con reglas comunes y adjudicación independiente.

La estrategia de participación comprende la publicación en SECOP II de los **avalúos, fichas, fotografías y condiciones de venta**, la posibilidad de inspección previa y la presentación de ofertas por uno o varios lotes. La información permitirá estimar conjuntamente el precio ofrecido y los costos de reparación, SOAT, revisión técnico-mecánica, traspaso, cambio de servicios, impuesto de remate y transporte. Los requisitos de participación se ajustarán a la naturaleza de la venta y no establecerán restricciones territoriales injustificadas.

El resultado esperado es **adjudicar los vehículos a las mejores posturas válidas, recaudar íntegramente los precios y completar su entrega y transferencia registral**, con trazabilidad documental. El resultado de cada lote se verificará mediante las ofertas recibidas, el valor adjudicado, el pago y la culminación del traspaso, sin presumir que todos alcanzarán el mismo nivel de participación o incremento sobre su precio mínimo.

3. Comportamiento histórico y análisis de la demanda

El análisis histórico se concentra en los **antecedentes de enajenación de vehículos usados** y en la respuesta de los compradores frente a procesos semejantes. Dado que el **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)** actúa como vendedor, el interés del estudio recae en las condiciones que han permitido colocar estos bienes en el mercado, obtener ofertas y culminar su transferencia.

La revisión comprende los antecedentes institucionales que cuenten con soporte documental y los procesos adelantados por otras entidades públicas. La comparación considera la clase, antigüedad y estado de los vehículos, su destinación a recuperación y uso, la ubicación, los precios mínimos, la participación registrada y los resultados de adjudicación. También examina las condiciones de pago, los costos asumidos por los compradores y los términos de entrega, traspaso y cambio de servicio por su incidencia en la decisión de participar.

La **demanda observada** se examina a partir de las ofertas efectivamente presentadas, los participantes habilitados y las adjudicaciones documentadas, cuando esa información esté disponible. La publicación de una convocatoria acredita que una entidad ofreció los bienes, pero **no demuestra por sí sola que existieran compradores ni que la venta hubiera concluido**.

3.1. Antecedentes del IDTQ

Para este estudio revisamos los registros del **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)** disponibles en el conjunto oficial de datos abiertos de SECOP II, con fecha de consulta del **8 de septiembre de 2026**. Dentro de los registros examinados, cuyas fechas de publicación comprenden desde octubre de 2021 hasta septiembre de

2026, **no identificamos una enajenación directamente comparable con la venta de los cuatro vehículos mediante subasta pública ascendente, por lotes individuales y destinados a recuperación y uso**.

Identificamos el proceso **MC-015-2024**, publicado el **13 de agosto de 2024**, registrado bajo la modalidad de **mínima cuantía**. Su objeto comprende la contratación del servicio de destrucción, desintegración, desnaturalización y/o enajenación de automotores en estado de inutilización, inservibles u obsoletos. Este proceso constituye un antecedente relacionado con la disposición de vehículos, pero **su objeto y modalidad difieren del procedimiento que actualmente estructuramos**, orientado a transferir la propiedad de automotores para su recuperación y posterior utilización. Por esa diferencia, sus valores y condiciones no se adoptan como referencia directa de precio, participación o traspaso para esta subasta.

También encontramos el proceso **CPSAG-133-2024**, publicado el **21 de octubre de 2024**, cuyo objeto corresponde a la valoración comercial y determinación del estado de vehículos declarados en abandono. Por tratarse de un servicio de valoración, **no acredita por sí mismo una venta ni permite establecer resultados históricos de adjudicación**.

En consecuencia, **los antecedentes institucionales identificados no proporcionan una base directamente comparable para estimar el número de compradores, el incremento de las posturas o el tiempo efectivo de venta de los cuatro lotes**. Para analizar estas variables utilizamos, en el siguiente numeral, enajenaciones de otras entidades públicas, diferenciando las condiciones anunciadas de los resultados efectivamente registrados.

3.2. Procesos comparables

Para contrastar las condiciones de la enajenación del IDTQ, identificamos procesos de venta de vehículos usados adelantados por entidades públicas y registrados en **SECOP II**. Seleccionamos antecedentes que comprenden camiones, automóviles y motocicletas, atendiendo a su relación con los bienes que integran esta subasta.

La comparación utiliza los registros oficiales consultados el **8 de septiembre de 2026** y, para el proceso **INFI-SSP-004-2026**, los pliegos definitivos incorporados como referencia documental a este estudio. **Los valores de adjudicación se presentan únicamente cuando están registrados; la publicación de una convocatoria no se considera prueba de venta efectiva**. Fuente: datos abiertos oficiales de SECOP II, Procesos de Contratación.

Entidad	Número del proceso	Año	Bienes objeto de venta	Número de lotes	Precio mínimo o base publicada, COP	Valor de adjudicación registrado, COP	Duración observada	Resultado registrado	Enlace de SECOP II

Instituto de Valorización de Manizales (INVAMA)	**INV-SA-010-2026**	2026	Un camión Chevrolet NPR, placas **OUC042**.	Un vehículo. El registro no identifica subdivisión en lotes.	**$15.043.943**, registrado como precio base.	**$15.555.000**.	**34 días calendario**, entre la publicación de la fase de ofertas, el 29/04/2026, y la adjudicación, el 02/06/2026.	Adjudicado. El registro reporta **cinco proveedores únicos con respuesta**.	Consultar proceso
Personería Municipal de Villavicencio	**PMV-SASP-001-2025**	2025	Un automóvil Volkswagen, placas **OQF461**, cilindraje de 1.984 cm³ y color gris platino.	Un vehículo. El registro no identifica subdivisión en lotes.	**$14.000.000**, registrado como precio base.	**$15.600.000**.	**45 días calendario**, entre la primera publicación identificada, el 01/08/2025, y la adjudicación, el 15/09/2025.	Adjudicado. El registro reporta **dos proveedores únicos con respuesta**.	Consultar proceso
Municipio de Neira, Caldas	**SABEB-001-2025**	2025	Vehículos de propiedad del municipio. El objeto registrado no individualiza sus características.	**Dos lotes**, según el registro de SECOP II.	**$22.054.478**, registrado como precio base del proceso.	Se identifican valores de **$8.000.000** y **$35.860.000**, asociados a dos adjudicatarios diferentes.	**25 días calendario**, entre la primera publicación identificada, el 22/11/2025, y la adjudicación, el 17/12/2025.	Adjudicado. El registro reporta **ocho proveedores únicos con respuesta**.	Consultar proceso
Instituto de Financiamiento, Promoción y Desarrollo de Manizales (Infimanizales)	**INFI-SSP-004-2026**	2026	Dos motocicletas Honda, placas **HBV95** y **HLQ54**.	**Dos lotes descritos en el pliego**. El conjunto de datos abiertos registra uno.	**$5.014.000** en total: **$2.358.000** por HBV95 y **$2.656.000** por HLQ54, según el numeral 4.3 del pliego.	**Sin valor de adjudicación registrado** al corte de consulta.	Primera publicación identificada: **29/07/2026**. No se determina duración final por ausencia de fecha de adjudicación registrada.		

La duración observada corresponde al intervalo entre las actuaciones expresamente indicadas en la tabla. No representa el plazo contractual de pago, reparación, traspaso o entrega, ni acredita que esas obligaciones hayan concluido.

En INVAMA, el intervalo comienza con la fase de ofertas identificada, por lo que no se presenta como duración total de la etapa precontractual.

Los importes identificados como **precio base** conservan la denominación del conjunto de datos abiertos. En Infimanizales, el **precio mínimo** se encuentra expresamente desagregado en el numeral 4.3 de los pliegos definitivos, páginas 32 y 33. La diferencia entre los dos lotes descritos en ese documento y el único lote registrado en los datos abiertos se deja consignada para evitar presentar ambos datos como coincidentes.

En Neira, los valores de adjudicación aparecen repetidos en varias filas del conjunto de datos. Por ello, **se relaciona una sola vez cada importe asociado a un adjudicatario diferente**, sin duplicarlos ni atribuirlos a un lote específico cuya correspondencia no está individualizada en la información consultada.

Estos antecedentes permiten comparar la estructuración y los resultados registrados de otras enajenaciones públicas. **Sus precios no se trasladan a los vehículos del IDTQ**, dado que corresponden a bienes con características y condiciones particulares. Tampoco el estado "adjudicado" acredita, por sí solo, el pago, el traspaso o la entrega material del vehículo.

3.3. Conclusiones de los antecedentes

Los antecedentes examinados permiten identificar condiciones de participación, pago y transferencia útiles para estructurar la enajenación del IDTQ. **Sus resultados constituyen referencias de otras operaciones, sin garantizar la adjudicación de los cuatro vehículos ni un incremento determinado sobre sus precios mínimos.**

Respecto de la **división en lotes**, Neira registra dos lotes y adjudicatarios diferentes, mientras que los pliegos de Infimanizales individualizan las motocicletas ofrecidas. Estos antecedentes muestran que una misma convocatoria puede organizar ventas separadas. Para el IDTQ, mantenemos la estructura de **cuatro lotes individuales**, justificada en el capítulo 2, con identificación, precio mínimo, depósito y resultado independientes. La información de los antecedentes no permite atribuir exclusivamente a esa división el número de participantes o los valores obtenidos.

En cuanto a la **forma de pago**, el numeral 4.4 del pliego de Infimanizales establece la imputación del depósito al precio y el pago del saldo dentro de los tres días siguientes a la adjudicación. Este antecedente permite distinguir el desembolso exigido para participar del pago necesario para completar la compra. Para nuestro proceso, **el saldo corresponderá al precio final adjudicado menos el depósito efectivamente consignado**. No se calculará automáticamente como el 80 % del precio final, porque los lances pueden incrementar el valor inicialmente ofrecido. El plazo y los medios de acreditación del pago quedarán definidos en el pliego.

El **depósito del 20 % del precio mínimo** previsto en ese mismo antecedente representa una exigencia económica que el interesado debe conocer antes de presentar su oferta. Su imputación al precio evita un doble cobro al adjudicatario.

Infimanizales contempla, además, la devolución a los participantes no seleccionados dentro de los diez días hábiles siguientes a la adjudicación. Para el IDTQ, la identificación del depósito por lote y la definición de su devolución permitirán conocer cuánto debe consignar cada participante y cómo se administrarán los recursos. Pliegos del proceso INFI-SSP-004-2026, numerales 4.4 y 4.5.

Sobre el **traspaso y los costos del comprador**, el pliego de Infimanizales informa que las motocicletas carecen de SOAT y revisión técnico-mecánica vigentes, asigna su obtención al comprador y contempla los trámites de transferencia después del pago. Este antecedente confirma la necesidad de informar las condiciones documentales de los

vehículos y distribuir expresamente los gastos. Sin embargo, **no demuestra cómo se resolvieron reparaciones previas a la revisión ni acredita que el traspaso se haya completado**. En el IDTQ, donde la venta está orientada a la recuperación y utilización de los automotores, los documentos contractuales deberán articular el pago, las reparaciones, los traslados autorizados, la revisión y el registro de la transferencia.

El comprador asumirá los costos de **reparación, SOAT, revisión técnico-mecánica, transporte, traspaso y cambio de servicio,** establecidos para esta enajenación. Estos desembolsos forman parte del costo económico de adquirir cada vehículo y pueden incidir en la postura que presente el interesado. Por ello, la información publicada permitirá distinguir el precio ofrecido al Instituto de los gastos necesarios para recuperar y utilizar el automotor. La asignación contractual de gastos no modificará los requisitos legales del trámite ni las obligaciones que correspondan al IDTQ como vendedor.

En relación con el **plazo**, los intervalos observados entre las publicaciones identificadas y las adjudicaciones fueron de 25 días calendario en Neira, 34 en INVAMA y 45 en la Personería de Villavicencio, con los puntos de inicio precisados en la tabla anterior. **Estos intervalos no equivalen al tiempo de reparación, traspaso o entrega**. Tampoco el mes de ejecución previsto en el pliego de Infimanizales constituye un término uniforme para otras entidades. En nuestro proceso diferenciaremos el cronograma de selección de los plazos para pagar, recuperar el vehículo, completar el traspaso y efectuar su retiro.

La **participación registrada fue variable**: cinco proveedores únicos con respuesta en INVAMA, dos en la Personería de Villavicencio y ocho en Neira. Estas cifras acreditan respuestas reportadas en los respectivos procesos, pero no equivalen necesariamente al número de oferentes habilitados ni al de participantes que realizaron lances. Por tanto, no permiten proyectar un número cierto de compradores para el IDTQ. La publicación de los peritajes, la inspección de los vehículos y la información anticipada sobre gastos y trámites permitirán que los interesados evalúen cada lote antes de comprometer recursos.

Finalmente, INVAMA y la Personería de Villavicencio registran adjudicaciones superiores a sus precios base, lo que demuestra que **en esas operaciones se obtuvieron valores mayores a los inicialmente publicados**. Ese resultado no permite establecer un porcentaje esperado de incremento para nuestros vehículos. El resultado económico del IDTQ dependerá de las ofertas efectivamente recibidas y de la competencia que se produzca por cada lote; su cumplimiento se verificará mediante el **recaudo, el traspaso y la entrega**, además del acto de adjudicación.

4. Estudio de la oferta

Para esta enajenación analizamos los **potenciales compradores y sus condiciones de participación**, considerando que el IDTQ actúa como vendedor de cuatro vehículos usados sujetos a registro. El interés económico de los participantes dependerá del precio de adquisición, los costos de recuperación y traslado y la posibilidad de destinar cada automotor al uso previsto después de cumplir los requisitos legales.

4.1. Potenciales compradores

Por las características de los bienes, identificamos los siguientes perfiles de compradores potenciales:

- **Personas naturales** interesadas en adquirir un vehículo para su utilización particular, que puedan asumir su reparación, documentación y transferencia.
- **Propietarios de talleres y empresas de mantenimiento automotor** que dispongan de conocimientos, instalaciones o acceso a repuestos para recuperar los vehículos. Cuando el taller sea un establecimiento de comercio, la participación corresponderá a su titular, persona natural o jurídica.
- **Comercializadores de vehículos usados** interesados en adquirir, recuperar y posteriormente vender los automotores, previo cumplimiento de las obligaciones de la compra y del registro de la propiedad.
- **Empresas de otros sectores** que evalúen recuperar alguno de los vehículos para atender necesidades propias de movilidad o transporte, dentro de los usos legalmente permitidos.
- **Compradores de otras regiones** que encuentren económicamente conveniente la adquisición, aun después de incorporar los gastos de inspección, desplazamiento y transporte.

Estos perfiles corresponden a **posibilidades de participación identificadas a partir de la naturaleza de los bienes**, sin que impliquen manifestaciones efectivas de interés. Los antecedentes del capítulo 3 muestran participación de personas naturales y jurídicas en otras enajenaciones, pero no permiten determinar anticipadamente cuántas presentarán oferta en este proceso.

La recuperación de los vehículos podrá ejecutarse directamente por el comprador o mediante terceros. Por ello, **no se exigirá que el interesado sea propietario de un taller ni que su actividad principal sea la reparación o comercialización de automotores**. La compra para uso propio también forma parte del mercado potencial.

4.2. Cobertura y condiciones de participación

La convocatoria tendrá **alcance regional y nacional**. El mercado regional comprende interesados del Quindío y departamentos cercanos, cuya proximidad puede reducir los costos de inspección y retiro. La publicación en SECOP II permitirá el acceso de compradores de otras regiones, quienes deberán valorar si el precio y las condiciones de cada vehículo compensan los gastos adicionales de desplazamiento y transporte.

No estableceremos una exigencia de domicilio o establecimiento comercial en el Quindío como condición particular de esta venta. La ubicación del interesado incide en sus costos, pero **no demuestra por sí misma su capacidad para comprar y cumplir las obligaciones del proceso**.

Los interesados deberán disponer de una cuenta habilitada en **SECOP II** para presentar sus ofertas y participar en la subasta electrónica, conforme a las reglas de la plataforma. Los documentos publicados identificarán los bienes, sus condiciones de venta y las oportunidades para formular observaciones e inspeccionarlos.

La **dirección exacta donde se encuentran los vehículos**, los horarios de visita y las condiciones de acceso se indicarán en el aviso y en las fichas correspondientes.

Esta información permitirá calcular desplazamientos y coordinar los medios necesarios para el retiro. La localización de los bienes muebles forma parte de la información exigida por el artículo **2.2.1.2.2.1.8 del Decreto 1082 de 2015**. Decreto 1082 de 2015, reglas de enajenación.

La inspección presencial permitirá contrastar los peritajes y fotografías con el estado observable de los vehículos. **La asistencia a la visita no se establecerá como requisito habilitante**; los interesados podrán examinar los bienes personalmente o mediante una persona autorizada, dentro de las condiciones de acceso fijadas por el Instituto. La información técnica publicada estará disponible para todos los participantes.

Cada comprador deberá incorporar a su evaluación los costos de **reparación, SOAT, revisión técnico-mecánica, traspaso, cambio de servicio, cargue y transporte**. Cuando el automotor requiera grúa o plataforma, deberá considerar la distancia hasta el taller o lugar de destino y las condiciones necesarias para movilizarlo de manera segura. La participación electrónica no elimina estos costos materiales.

Para participar se exigirá un **depósito equivalente al 20 % del precio mínimo de cada lote**. Quien presente oferta por varios lotes deberá acreditar la suma correspondiente a todos ellos, con identificación de su distribución. Esta condición desarrolla el artículo **2.2.1.2.2.1.10 del Decreto 1082 de 2015**, que establece una consignación no inferior a ese porcentaje como requisito habilitante.

4.3. Requisitos proporcionales

Los requisitos de participación se concentrarán en la **aptitud jurídica para comprar, la seriedad de la postura y el cumplimiento de las obligaciones de pago y transferencia**. Su definición atenderá a la naturaleza de esta operación: el Instituto vende bienes existentes y el comprador asume su recuperación para uso posterior.

La **capacidad jurídica** se verificará mediante la identificación del participante y, cuando se trate de una persona jurídica, los documentos que acrediten su existencia, representación y facultades para celebrar la compra. Si el representante tiene limitaciones para contratar por razón de la cuantía o del acto, deberá aportar la autorización correspondiente. La adquisición deberá encontrarse comprendida dentro de su capacidad legal y estatutaria.

Los participantes deberán declarar que **no se encuentran incursos en inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones legales para contratar**. El Instituto efectuará las verificaciones pertinentes en las fuentes oficiales y examinará las circunstancias que puedan afectar su participación. La declaración del oferente no sustituirá las comprobaciones que correspondan a la entidad.

La **inscripción del comprador en el RUNT** se verificará para adelantar el traspaso. No la utilizaremos como indicador de experiencia comercial ni como sustituto de la capacidad jurídica. El artículo **5.3.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022**, en el texto sustituido por la Resolución 20233040017145 de 2023, contempla la inscripción del vendedor y del comprador como presupuesto del procedimiento registral. El adjudicatario

deberá cumplir esta condición oportunamente, junto con los demás requisitos del trámite. Ministerio de Transporte, concepto del 3 de febrero de 2026, radicado 20261340133491.

La **acreditación del depósito** permitirá verificar el valor consignado, su recepción a favor del Instituto y su correspondencia con el participante y los lotes ofertados. Las condiciones de pago identificarán los medios de consignación y los soportes necesarios para su conciliación.

Cada oferente presentará una **declaración escrita sobre el origen de los recursos que utilizará para la compra**, conforme al numeral 6 del artículo **2.2.1.2.2.1.9 del Decreto 1082 de 2015**. El Instituto podrá solicitar aclaraciones pertinentes frente a inconsistencias concretas en la información aportada.

No se exigirá inscripción en el Registro Único de Proponentes (RUP). El artículo **6 de la Ley 1150 de 2007** exceptúa expresamente la enajenación de bienes del Estado de este registro y asigna a la entidad la verificación directa de las condiciones de los participantes. Esta excepción no elimina el examen de su capacidad jurídica ni de los demás requisitos aplicables. Ley 1150 de 2007, artículo 6

No exigiremos experiencia previa en compraventa, reparación o participación en subastas. La obligación principal del comprador consiste en pagar y cumplir las condiciones de transferencia y retiro. La recuperación se realizará por su cuenta y podrá contratarse con terceros. Exigir antecedentes comerciales excluiría a personas que adquieren para uso propio, sin aportar una comprobación necesaria del cumplimiento de esas obligaciones.

Tampoco estableceremos **umbrales de liquidez, endeudamiento, rentabilidad o capital de trabajo**. Para esta operación, la seriedad económica se comprobará mediante el depósito y el pago íntegro del precio antes de la entrega definitiva. El IDTQ no financiará la adquisición ni desembolsará recursos al comprador. Esta justificación responde a las condiciones del negocio y **no se deriva automáticamente de la excepción al RUP**. El depósito reduce el riesgo de incumplimiento, aunque no sustituye la verificación del pago ni los controles sobre cualquier traslado previo autorizado para reparación.

El análisis de los compradores potenciales es consistente con la **venta por cuatro lotes individuales** definida en el capítulo 2. Los requisitos se aplicarán de manera uniforme, permitiendo que cada interesado participe por los vehículos que pueda adquirir y recuperar.

5. Estudio de mercado

El estudio de mercado comprende el análisis de las condiciones económicas y comerciales que inciden en la enajenación de vehículos automotores usados, considerando las características del mercado secundario, las condiciones de conservación y funcionamiento de los bienes, su antigüedad y los factores que pueden afectar su comercialización.

En el caso de los vehículos de propiedad del **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío – IDTQ**, el análisis parte de su condición de bienes muebles sujetos a registro,

dados de baja del inventario institucional y destinados a su enajenación en el estado físico, mecánico y técnico en que actualmente se encuentran.

Las condiciones de los automotores se encuentran documentadas en los **informes periciales individuales**, los cuales permiten conocer sus características técnicas, el estado de conservación, las deficiencias mecánicas identificadas y las posibilidades de recuperación. Esta información constituye un elemento relevante para comprender las condiciones de comercialización de los bienes y las circunstancias que pueden incidir en el interés de los potenciales adquirentes.

La determinación de los precios mínimos de enajenación se encuentra sometida a las reglas especiales previstas para los bienes muebles sujetos a registro en el **Decreto 1082 de 2015**, que establece los criterios de valoración aplicables y el procedimiento para considerar los gastos estimados de mantenimiento y uso durante un período de un (1) año.

En consecuencia, el análisis del mercado y las condiciones técnicas verificadas permiten identificar los factores económicos relevantes para la enajenación, mientras que la determinación individual de los precios mínimos deberá desarrollarse conforme al régimen normativo aplicable, utilizando los soportes de valoración que correspondan a la clasificación de cada automotor.

El resultado económico de la enajenación dependerá de las condiciones de participación, las ofertas presentadas durante la subasta pública electrónica ascendente, los valores finales de adjudicación y el cumplimiento de las obligaciones de pago y transferencia.

5.1. Metodología normativa para determinar el precio mínimo

El **artículo 2.2.1.2.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015** establece el procedimiento para determinar el precio mínimo de venta de los bienes muebles sujetos a registro, mediante dos operaciones sucesivas: la identificación del valor comercial o de referencia aplicable y la deducción de los gastos estimados de mantenimiento y uso del bien durante un período de un (1) año.

En primer lugar, el **numeral 1** de la disposición establece como regla general la obtención de un **avalúo comercial practicado por una persona natural o jurídica de carácter privado, registrada en el Registro Nacional de Avaluadores**, con la excepción expresamente prevista para los automotores de dos (2) ejes.

Para estos últimos, independientemente de su clase, tipo de servicio, peso o capacidad de carga y pasajeros, la norma dispone la utilización de los **valores establecidos anualmente por el Ministerio de Transporte**.

Por consiguiente, la fuente de valoración inicial depende de las características y clasificación del bien. En los casos comprendidos en la excepción normativa se aplican los valores ministeriales y, para los demás bienes muebles sujetos a registro, se acude al avalúo comercial correspondiente.

Los **informes periciales** permiten determinar las condiciones físicas y mecánicas de los automotores, su estado de conservación, el deterioro identificado y las circunstancias técnicas que afectan sus posibilidades de recuperación y aprovechamiento.

Estos dictámenes constituyen el soporte de valoración comercial cuando corresponda aplicar dicho mecanismo y, respecto de los automotores sujetos a los valores oficiales del Ministerio de Transporte, proporcionan información técnica complementaria sobre el estado real de los bienes, sin sustituir la fuente de valoración exigida por la norma.

En segundo lugar, el **numeral 2 del artículo 2.2.1.2.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015** dispone que, una vez establecido el valor comercial, la entidad estatal debe descontar el valor estimado de los gastos en los cuales deba incurrir para el mantenimiento y uso del bien durante un término de **un (1) año**.

La disposición contempla, entre otros, gastos de conservación, administración, vigilancia, impuestos, gravámenes, seguros y bodegaje. Estos conceptos deben examinarse de acuerdo con la naturaleza del automotor, sus condiciones de conservación y las obligaciones que correspondan a la entidad propietaria.

En consecuencia, la determinación del precio mínimo comprende una operación de valoración inicial y una posterior estimación de los gastos anuales legalmente procedentes, sin confundir el deterioro del vehículo establecido mediante el peritaje con los gastos de mantenimiento y uso contemplados en la disposición reglamentaria.

La aplicación de esta metodología deberá permitir identificar de manera separada el valor inicial correspondiente a cada bien, los gastos estimados que resulten aplicables y el precio mínimo de enajenación que se determine.

La liquidación individual de los precios mínimos se desarrollará en los **estudios previos**, con fundamento en las disposiciones normativas señaladas y en los documentos técnicos de valoración de los automotores, de manera que sus resultados guarden correspondencia con las condiciones económicas que posteriormente se incorporen al pliego de condiciones y al procedimiento de subasta electrónica.

5.2. Condiciones económicas y comerciales de la enajenación

La comercialización de vehículos automotores usados presenta condiciones económicas particulares debido a la diversidad de sus características, antigüedad, estado de conservación y posibilidades de recuperación.

En las operaciones de enajenación estatal, estas circunstancias deben analizarse conjuntamente con las disposiciones que regulan la transferencia de propiedad y los requisitos exigibles para la posterior circulación de los automotores.

El costo económico de adquisición comprende no solamente el precio de compraventa, sino también los gastos que puedan resultar necesarios para la transferencia, recuperación, traslado y utilización del vehículo.

Entre estos se encuentran, según corresponda, el **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, las

reparaciones mecánicas y eléctricas, los repuestos, la mano de obra, los derechos de traspaso, los trámites registrales y los servicios de transporte o grúa.

La incidencia de estos conceptos depende de las condiciones particulares del automotor y de las intervenciones requeridas para su recuperación. Por ello, el potencial comprador debe considerar tanto el precio de adquisición como las obligaciones económicas adicionales relacionadas con el aprovechamiento del bien.

Los informes periciales constituyen una fuente de información técnica que permite conocer el estado de los vehículos y las principales deficiencias identificadas, facilitando que los interesados evalúen las condiciones de la adquisición y los posibles gastos asociados a su recuperación.

Debe distinguirse, en todo caso, entre los **gastos anuales estimados que legalmente correspondan a la entidad para determinar el precio mínimo de venta**, conforme al numeral 2 del artículo 2.2.1.2.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015, y los gastos que posteriormente deba asumir el adjudicatario en virtud de las condiciones de compraventa.

La consideración de determinados gastos dentro de la metodología de determinación del precio mínimo no implica que el Instituto deba ejecutar las reparaciones necesarias para entregar los vehículos en funcionamiento, ni que el comprador pueda efectuar descuentos adicionales sobre el precio final adjudicado.
La distribución de las obligaciones económicas entre vendedor y comprador, los procedimientos de pago, la transferencia registral y las condiciones de entrega deberán definirse en los correspondientes estudios previos y documentos del proceso, observando las disposiciones legales aplicables.

Desde el punto de vista comercial, la organización de los vehículos en **cuatro lotes independientes** permite que los interesados evalúen separadamente sus características y condiciones económicas, sin exigir la adquisición conjunta de bienes con diferencias técnicas y de conservación.

La utilización de la **subasta pública electrónica ascendente** constituye un mecanismo de competencia económica mediante el cual los participantes habilitados pueden presentar ofertas y mejorarlas conforme a las reglas establecidas, procurando obtener el mayor valor válido por cada bien, sin desconocer los precios mínimos determinados de acuerdo con la normativa correspondiente.

Finalmente, la publicación de información suficiente sobre las características de los vehículos, su estado técnico y sus condiciones jurídicas y registrales contribuye a que los interesados formulen ofertas informadas y permite desarrollar la enajenación con criterios de transparencia, concurrencia y responsabilidad administrativa.

6. Conclusiones del estudio del sector

Con fundamento en el análisis de las condiciones del mercado de vehículos automotores usados, los antecedentes de enajenaciones adelantadas por entidades públicas, las características técnicas y jurídicas de los bienes y las condiciones económicas que

inciden en su comercialización, el **Instituto Departamental de Tránsito del Quindío – IDTQ** establece las siguientes conclusiones para la estructuración del proceso de selección:

1. Modalidad de selección y enajenación adelantada directamente por el Instituto. La venta de los vehículos se realizará mediante la modalidad de **selección abreviada para la enajenación de bienes del Estado**, de conformidad con el literal e) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y las disposiciones aplicables del Decreto 1082 de 2015.

El Instituto adelantará directamente el procedimiento a través del **Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II**, sin acudir a intermediarios comerciales. Esta decisión permite conservar la dirección del procedimiento, garantizar su publicidad y efectuar el seguimiento institucional de las actuaciones necesarias para la transferencia de los bienes.

2. Mecanismo de venta mediante subasta pública electrónica ascendente.

La selección del adquirente se efectuará mediante **subasta pública electrónica ascendente**, en la cual los participantes habilitados podrán presentar ofertas económicas y efectuar mejoras mediante lances al alza.

La adjudicación de cada vehículo corresponderá al oferente habilitado que presente el **mayor precio válido**, de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego. En ningún caso podrá adjudicarse un lote por un valor inferior a su precio mínimo de venta.

3. Distribución de los vehículos en cuatro lotes individuales.

El proceso se estructurará mediante **cuatro (4) lotes independientes**, correspondientes a los siguientes automotores:

- **Lote 1:** Camión Chevrolet, placas OWR200, modelo 1999.
- **Lote 2:** Motocicleta Honda CBF150, placas NGB08D, modelo 2015.
- **Lote 3:** Automóvil Chevrolet Spark, placas OKX345, modelo 2007.
- **Lote 4:** Automóvil Chevrolet Spark, placas OKX347, modelo 2007.

Cada lote tendrá identificación, precio mínimo, depósito de participación, ofertas y adjudicación independientes. Los interesados podrán participar por uno o varios vehículos, sin que la adquisición de un lote se encuentre condicionada a la compra de los demás.

Esta distribución facilita la participación de compradores con capacidades económicas diferentes y permite establecer separadamente el resultado de la enajenación de cada automotor.

4. Metodología para determinar los precios mínimos de venta.

La determinación del precio mínimo de enajenación de cada vehículo se fundamentará en lo dispuesto en el **artículo 2.2.1.2.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015**, que establece las reglas de valoración aplicables a los bienes muebles sujetos a registro y contempla la estimación de los gastos de mantenimiento y uso durante un período de **un (1) año**.

Conforme al numeral 1 de dicha disposición, para los **vehículos automotores de dos (2) ejes** se tomarán como referencia los valores establecidos anualmente por el **Ministerio de Transporte**. Para los demás bienes muebles sujetos a registro se aplicará el avalúo comercial correspondiente, de acuerdo con su naturaleza y clasificación.

Los **informes periciales individuales** constituyen el soporte técnico para identificar las características físicas y mecánicas de los vehículos, su estado de conservación, los deterioros existentes y las condiciones que inciden en sus posibilidades de recuperación y aprovechamiento. Estos documentos servirán como soporte de valoración comercial cuando corresponda legalmente, sin sustituir las fuentes oficiales exigidas para los automotores comprendidos en la excepción normativa.

De acuerdo con el numeral 2 del artículo citado, una vez establecido el valor inicial aplicable, se considerarán las deducciones legalmente procedentes por concepto de los **gastos estimados de mantenimiento y uso del bien durante un (1) año**, atendiendo a las condiciones y obligaciones que correspondan conforme a la disposición reglamentaria.

La aplicación individual de esta metodología, la identificación de las fuentes de valoración y la determinación de los precios mínimos de cada vehículo se desarrollarán en los **estudios previos**, con fundamento en la normativa aplicable y en los documentos técnicos correspondientes.

Los precios mínimos que se establezcan deberán guardar plena correspondencia con los valores incorporados en los **estudios previos, el pliego de condiciones y la configuración de cada lote en SECOP II**, garantizando la coherencia y trazabilidad de las decisiones económicas adoptadas por el Instituto.

5. Depósito para participar en la subasta.

Se exigirá a los interesados un **depósito equivalente al veinte por ciento (20 %) del precio mínimo de venta de cada lote**, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.2.1.10 del Decreto 1082 de 2015.

El depósito constituirá un requisito habilitante de participación y deberá acreditarse en las condiciones y oportunidades establecidas en el pliego.

Cuando un participante resulte adjudicatario, el valor efectivamente consignado se imputará al precio final de adquisición. La devolución de los depósitos a los participantes no seleccionados y las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones de adjudicación, pago o formalización contractual se regularán expresamente en los documentos del proceso.

6. Margen mínimo de mejora de las ofertas.

La subasta establecerá un **margen mínimo de mejora al alza para cada lote**, determinado de manera proporcional y razonable frente a su precio mínimo de venta.

Los incrementos se expresarán en valores monetarios y se configurarán previamente en SECOP II, conforme a las reglas de presentación de lances establecidas en el pliego de condiciones.

Estos márgenes constituyen incrementos de la oferta económica y no representan cobros independientes o adicionales al precio finalmente adjudicado.

7. Identificación de potenciales compradores y condiciones del mercado.

El mercado potencial comprende personas naturales interesadas en adquirir vehículos para uso propio, comerciantes de automotores usados, titulares de talleres, empresas de reparación y mantenimiento, así como personas jurídicas que puedan destinar los bienes al desarrollo de actividades legalmente permitidas.

La convocatoria tendrá alcance regional y nacional, sin establecer restricciones territoriales injustificadas.

La información técnica y económica de los vehículos, la posibilidad de inspección y la publicidad del proceso permitirán que los interesados evalúen las condiciones de adquisición y los costos asociados a su recuperación.

La identificación de estos perfiles no constituye garantía de participación efectiva ni de adjudicación, pues el resultado dependerá de las condiciones del mercado y de las ofertas que se presenten.

8. Requisitos habilitantes y condiciones de participación.

Los requisitos habilitantes se establecerán atendiendo a la naturaleza de la operación y a los principios de proporcionalidad, transparencia y selección objetiva.
Se verificará la **capacidad jurídica del participante, la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades, la constitución del depósito exigido y la declaración sobre el origen de los recursos destinados a la adquisición**.

No se exigirá inscripción en el **Registro Único de Proponentes (RUP)**, experiencia previa en compraventa o reparación de vehículos, ni indicadores de capacidad financiera, de conformidad con la justificación desarrollada en el estudio.

La inscripción del adquirente en el RUNT se verificará oportunamente para adelantar la transferencia registral.

La inspección presencial de los automotores será voluntaria y no constituirá requisito habilitante para participar en la subasta.

9. Condiciones económicas y gastos a cargo del adjudicatario.

El adjudicatario deberá pagar el precio final de adquisición y asumir las obligaciones económicas que legal y contractualmente le correspondan.

Estas comprenderán, según el caso, el **impuesto de remate del cinco por ciento (5%), el SOAT, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, las**

reparaciones, los repuestos, la mano de obra, los derechos de traspaso, las tarifas del RUNT, la expedición de la licencia de tránsito, el cambio de servicio y los gastos de grúa, transporte y retiro.

Los valores estimados utilizados como referencia para determinar el precio mínimo de venta no constituyen pagos efectuados al comprador ni autorizan descuentos adicionales sobre el precio final adjudicado.

El Instituto cumplirá las obligaciones documentales, administrativas y registrales que le correspondan en su calidad de vendedor y titular de los vehículos.

10. Forma de pago y verificación del recaudo.

El adjudicatario deberá cancelar el saldo del precio dentro de los **cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del acto de adjudicación**, mediante consignación o transferencia a la cuenta oficial que indique el Instituto.

El saldo se determinará restando del **precio final de adjudicación el depósito efectivamente consignado** por el comprador.

Dentro del término previsto se acreditará igualmente el pago del impuesto de remate, atendiendo las condiciones legales correspondientes.
La dependencia de Tesorería verificará el ingreso efectivo de los recursos, su correcta imputación al lote adjudicado y el cumplimiento de las condiciones económicas exigidas antes de autorizar las actuaciones contractuales posteriores.
El Instituto no financiará la adquisición ni admitirá la compensación del precio con gastos de reparación, transporte, mantenimiento o cualquier otra erogación asumida por el comprador.

11. Plazo para las reparaciones y el traspaso de propiedad.

Se establecerá un término contractual de **cuarenta y cinco (45) días calendario**, contados desde la suscripción del contrato de compraventa, para adelantar las actuaciones necesarias para la recuperación del vehículo y la inscripción de su transferencia.

Este plazo deberá observar el límite legal previsto en el artículo 47 de la Ley 769 de 2002, relacionado con la inscripción de la transferencia dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición.

El comprador deberá gestionar oportunamente las reparaciones, certificaciones y trámites que se encuentren a su cargo, mientras que el Instituto suministrará la documentación y realizará las actuaciones que legalmente le correspondan como vendedor.

Cualquier modificación del plazo contractual deberá encontrarse debidamente justificada y formalizada antes de su vencimiento, sin desconocer los términos legales aplicables.

12. Condiciones de traslado, entrega definitiva y retiro de los vehículos.

Los vehículos se enajenarán **en el estado físico, mecánico, técnico y de conservación en que se encuentran**, conforme a las condiciones informadas en los documentos del proceso.

La entrega definitiva requerirá la acreditación del **pago total del precio, el cumplimiento de las obligaciones tributarias exigibles y la inscripción del traspaso de propiedad**, y se formalizará mediante la correspondiente acta de entrega material.

Cuando sea necesario efectuar reparaciones antes de cumplir los requisitos para el traspaso, podrá autorizarse un **traslado temporal controlado** del automotor a un establecimiento de reparación o centro de diagnóstico, conforme al procedimiento y las condiciones establecidos en el pliego.

Esta autorización deberá identificar al responsable del vehículo, el taller o lugar de destino, el transportador, las intervenciones permitidas y las obligaciones de custodia y seguimiento. La salida y recepción se documentarán mediante las actas respectivas.

El traslado temporal no constituirá entrega definitiva, transferencia de propiedad ni autorización para utilizar el vehículo en circulación. Los desplazamientos deberán realizarse mediante medios de transporte adecuados, sin infringir las disposiciones de seguridad vial.

Una vez cumplidos los requisitos contractuales y registrales, el adjudicatario deberá efectuar el retiro definitivo del vehículo dentro de los **cinco (5) días hábiles siguientes a la comunicación del Instituto** que confirme la procedencia de su entrega.

La aplicación de estas condiciones permitirá que la enajenación se desarrolle con identificación individual de los bienes, trazabilidad económica, publicidad de las actuaciones y responsabilidades definidas para el Instituto y los adquirentes, procurando la recuperación del valor de los activos dados de baja y la culminación efectiva de su transferencia.

6.1. Matriz de identificación, valoración, asignación y tratamiento de riesgos

Entidad: Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ).
Proceso: selección abreviada para la enajenación directa de cuatro vehículos mediante subasta pública ascendente en SECOP II.
Bienes: camión OWR200, motocicleta NGB08D y automóviles OKX345 y OKX347, cada uno como lote independiente.

Esta matriz comprende los riesgos de la selección, contratación, pago, recuperación, traspaso y entrega de los vehículos. Se incorpora a los estudios previos y al proyecto de pliego. Sus condiciones se reflejarán en el pliego definitivo y en los contratos de compraventa.

Criterios de valoración

Aplicamos la escala del **Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente**:

- **Probabilidad (P):** 1, raro; 2, improbable; 3, posible; 4, probable; 5, casi cierto.
- **Impacto (I):** 1, insignificante; 2, menor; 3, moderado; 4, mayor; 5, catastrófico.
- **Valoración:** suma de probabilidad e impacto. **Bajo:** 2 a 4; **medio:** 5; **alto:** 6 a 7; **extremo:** 8 a 10.
- **Riesgo residual:** valoración estimada después de aplicar los controles. Su reducción depende de que estos se implementen y demuestren eficacia.

Las calificaciones son **estimaciones de planeación**, atendiendo al estado de los vehículos, las obligaciones previstas y las consecuencias posibles. No representan frecuencias estadísticas comprobadas. La valoración se revisará ante observaciones, cambios o incidentes documentados.

Los cuadros siguientes integran una misma matriz y se relacionan por el número de riesgo.

Identificación, valoración inicial y asignación:

N.º	Clase y fuente	Etapa y tipo	Evento de riesgo	Consecuencia	P	I	Valoración inicial	Asignación
1	Específico. Externo.	Selección. Económico.	Ausencia de ofertas admisibles o participación insuficiente para generar competencia por un lote.	Falta de adjudicación, permanencia del vehículo y continuidad de los costos de custodia.	4	3	**7, alto**	**IDTQ**, respecto de la gestión del proceso y sus consecuencias comerciales.
2	Específico. Interno.	Planeación y selección. Operacional.	Diferencias entre pliego, fichas, matriz y SECOP II en identificación, precio, depósito, margen o estado informado.	Ofertas basadas en información contradictoria, errores de habilitación o adjudicación y reclamaciones.	2	4	**6, alto**	**IDTQ**, por la información que produce y publica.
3	General. Interno y externo.	Selección y contratación. Operacional.	Participación de una persona sin capacidad, representación suficiente o habilitación legal, por información falsa o verificación insuficiente.	Selección irregular, imposibilidad de contratar y controversias.	2	4	**6, alto**	**Oferente**, por la veracidad de sus documentos; **IDTQ**, por la verificación a su cargo.
4	Específico. Externo.	Contratación y ejecución. Financiero.	El adjudicatario no firma el contrato o no paga íntegramente el saldo o el impuesto de remate.	Frustración de la venta, retraso del ingreso y mayores costos de permanencia.	3	4	**7, alto**	**Adjudicatario**, por sus obligaciones de firma y pago.
5	General. Interno y externo.	Selección y ejecución. Operacional.	Soportes de consignación falsos, pagos mal imputados, devoluciones equivocadas o errores en el recaudo y giro del impuesto de remate.	Pérdida de recursos, habilitación indebida, entrega sin pago o incumplimiento de obligaciones de recaudo.	2	4	**6, alto**	**IDTQ**, por conciliación, devolución y giro; **participante**, por autenticidad y correcta identificación de sus pagos.

6	General. Externo.	Selección. Tecnológico.	Indisponibilidad general o falla particular de SECOP II que afecte ofertas o lances.	Interrupción del procedimiento y afectación de la participación.	3	3	**6, alto**	**IDTQ**, respecto de la gestión de la contingencia y continuidad del proceso, sin asumir como propia la causa externa de la falla.
7	General. Interno o externo, según el afectado.	Selección. Tecnológico.	Falla de internet, energía, equipo, credenciales o manejo de la plataforma del participante o del Instituto.	Imposibilidad de presentar ofertas, efectuar lances o administrar la subasta.	3	3	**6, alto**	**Cada parte**, respecto de sus equipos, conexión, usuarios y actuación.
8	Específico. Externo.	Ejecución. Operacional y económico.	Demoras en repuestos, contratación del taller, reparaciones o programación de la revisión; costos superiores a los estimados por el comprador.	Retraso en la recuperación y presión sobre el plazo de traspaso.	4	3	**7, alto**	**Adjudicatario**, respecto de la recuperación de las condiciones informadas y de los terceros que contrate.
9	Específico. Externo respecto de la ejecución de las reparaciones.	Ejecución. Operacional.	El vehículo no aprueba la revisión técnico-mecánica dentro del plazo, pese a las intervenciones realizadas.	Imposibilidad de completar oportunamente el traspaso ordinario y la entrega definitiva.	3	4	**7, alto**	**Adjudicatario**, por reparación y programación; **IDTQ**, por información inexacta, circunstancias conocidas no reveladas u omisiones propias.
10	Específico. Interno o externo, según la causa.	Ejecución. Operacional.	Demora o bloqueo del traspaso por documentos faltantes, falta de inscripción del comprador en RUNT, restricciones registrales o indisponibilidad del sistema.	El automotor continúa registrado a nombre del Instituto y se retrasa la terminación de la venta.	3	4	**7, alto**	**IDTQ**, por sus documentos y actuaciones; **adjudicatario**, por sus requisitos; las fallas externas se gestionarán sin imputación automática.
11	Específico. Interno.	Selección, contratación y ejecución. Operacional.	Daño, pérdida, deterioro adicional o sustitución de componentes mientras el vehículo permanece bajo custodia del Instituto.	Disminución del valor, diferencias frente al estado publicado y reclamaciones.	3	4	**7, alto**	**IDTQ**, respecto de la custodia y de hechos que le sean imputables.
12	Específico. Externo.	Ejecución. Operacional.	Pérdida, daño, sustitución de piezas, traslado no autorizado o uso del vehículo durante su permanencia temporal en taller o transporte contratado por el comprador.	Afectación del bien y dificultad para completar o revertir materialmente la operación.	3	4	**7, alto**	**Adjudicatario**, por el cumplimiento de las obligaciones de custodia pactadas y sus contratistas; **IDTQ**, por sus propias autorizaciones y controles.
13	Específico. Interno y externo.	Ejecución. Operacional.	Accidente durante cargue, descargue, transporte o manipulación, o	Lesiones, muerte o daños a terceros,	2	5	**7, alto**	**Adjudicatario**, por las operaciones que contrate; **IDTQ**, por condiciones inseguras

			circulación no autorizada.	instalaciones y vehículos.				de sus instalaciones o actuaciones propias.
14	Específico. Interno o externo, según el lugar y la actividad.	Ejecución. Ambiental.	Derrame o disposición inadecuada de aceites, combustibles, baterías, llantas y residuos de reparación.	Contaminación, costos de limpieza y actuaciones de la autoridad ambiental.	3	4	**7, alto**	**IDTQ**, por su almacenamiento y manejo; **adjudicatario**, por actividades de recuperación, transporte y residuos a su cargo, sin alterar responsabilidades legales.
15	Específico. Externo.	Ejecución y entrega. Operacional.	El comprador no retira o recibe definitivamente el vehículo dentro del término pactado, pese a estar cumplidas las condiciones de entrega.	Ocupación de espacios y prolongación de la custodia y sus costos.	3	3	**6, alto**	**Adjudicatario**, cuando el retraso le sea imputable.
16	General. Externo.	Selección y ejecución. Naturaleza.	Sismo, inundación, caída de elementos o afectación de accesos que impida inspecciones, reparaciones o traslados.	Daño del bien, riesgo para personas e interrupción de actividades.	2	4	**6, alto**	Cada parte controla la protección en su ámbito. Las consecuencias contractuales se determinan según el hecho y el régimen aplicable.

Tratamiento, riesgo residual y seguimiento

Las responsabilidades internas se asignan por función: **Contratación**, al equipo encargado del proceso; **Tesorería**, a la dependencia que administra los recaudos; **Custodia**, al responsable de los bienes; y **Supervisión**, al servidor designado para cada contrato. La identificación de los servidores responsables quedará documentada en el expediente antes de iniciar la actividad respectiva.

N.º	Medidas de tratamiento y respuesta	Responsable de implementación	Inicio y terminación del control	Residual: P + I	Seguimiento y evidencia
1	Publicar información suficiente, permitir inspección y participación por lote y aplicar requisitos proporcionales. Ante ausencia de ofertas admisibles, documentar el resultado del lote. La existencia de un solo oferente no producirá por sí misma declaratoria de desierto.	Contratación.	Desde la preparación del proyecto de pliego hasta la decisión de cada lote.	**3 + 3 = 6, alto**	Revisar consultas, visitas y ofertas en cada hito del cronograma. Conservar registros e informe de resultado.
2	Cotejar por placa la identificación, los valores y las condiciones de todos los documentos. Verificar la configuración ascendente, los lotes y márgenes antes de publicar la subasta. Corregir diferencias mediante la actuación procedente y garantizar su publicidad.	Contratación y responsable técnico.	Antes de publicar; repetir antes del cierre y de la subasta.	**1 + 4 = 5, medio**	Lista de comprobación firmada, control de versiones y constancia de configuración.

3	Verificar identidad, representación, autorizaciones y restricciones legales. Contrastar documentos y tramitar aclaraciones o subsanaciones conforme al procedimiento, sin admitir hechos posteriores cuando legalmente no proceda.	Equipo evaluador y Contratación.	Desde la recepción de ofertas hasta la firma.	**1 + 4 = 5, medio**	Informe de habilitación, consultas oficiales fechadas y comprobación previa a la firma.
4	Verificar el depósito y comunicar el saldo y vencimiento. No autorizar traslado ni entrega sin pago efectivo. Ante incumplimiento, requerir al obligado y tramitar las consecuencias legales y contractuales con respeto del debido proceso.	Tesorería, Contratación y Supervisión.	Desde la adjudicación hasta la firma y pago completo.	**2 + 4 = 6, alto**	Control diario hasta vencer los **cinco días hábiles de pago**. Constancias de notificación, extractos y requerimientos.
5	Confirmar los ingresos directamente en los registros bancarios. Separar precio, depósito e impuesto; conciliar por participante y placa; verificar la cuenta de devolución. Controlar el giro mensual del impuesto de remate.	Tesorería, con apoyo de Contratación.	Desde el primer depósito hasta la última devolución y giro.	**1 + 4 = 5, medio**	Conciliación en cada movimiento y cierre mensual. Comprobantes, autorizaciones y soportes de giro.
6	Aplicar el **protocolo oficial de indisponibilidad de SECOP II** correspondiente a la falla. Conservar reportes y certificaciones; comunicar a los participantes las decisiones de continuidad, cancelación del evento o repetición que procedan.	Administrador SECOP II y Contratación.	Antes de los eventos electrónicos y hasta su culminación válida.	**2 + 2 = 4, bajo**	Vigilancia durante la subasta; registro inmediato del incidente, caso de soporte y comunicaciones públicas.
7	Comprobar usuarios, permisos, equipos y conexión; disponer de alternativas de acceso. Reportar y conservar evidencia de incidentes. Distinguir la falla propia de una indisponibilidad de SECOP II.	Cada participante; administrador SECOP II para los medios institucionales.	Desde la preparación de la oferta o evento hasta su terminación.	**2 + 3 = 5, medio**	Comprobación previa a cada evento y registro de incidentes durante su desarrollo.
8	Informar el estado conocido y facilitar inspección. Después del pago, exigir al comprador un cronograma de reparación y trámites, con identificación del taller, repuestos y citas. Requerir ajustes cuando se advierta retraso.	Adjudicatario y Supervisión.	Desde la preparación de la oferta hasta la aprobación de la revisión y el traspaso.	**3 + 3 = 6, alto**	Seguimiento semanal al cronograma; órdenes de trabajo, informes del taller y constancias de citas.
9	Obtener los resultados del centro de diagnóstico y un informe sobre defectos pendientes y tiempo de corrección. Ante riesgo de vencimiento, documentar causa e imputabilidad y definir la actuación contractual procedente. No autorizar circulación ni suprimir requisitos registrales.	Adjudicatario y Supervisión, con apoyo jurídico.	Desde el diagnóstico del taller hasta la aprobación o decisión contractual que corresponda.	**3 + 4 = 7, alto**	Revisar cada resultado de inspección y efectuar seguimiento semanal. Mantener alerta mientras no exista aprobación.
10	Preparar los documentos de ambas partes y verificar anticipadamente los requisitos registrales. Registrar radicación, requerimientos y respuestas. Aportar o corregir oportunamente lo que corresponda a cada obligado.	Adjudicatario, Supervisión y dependencia competente de tránsito.	Desde la formalización de la compra hasta el registro.	**2 + 4 = 6, alto**	Control semanal y en cada requerimiento. Alertas antes de los **45 días calendario contractuales** y del límite legal aplicable.

11	Mantener inventario fotográfico, control de acceso, registro de llaves y prohibición de intervenciones no autorizadas. Comparar el estado al publicar, al autorizar una salida y al entregar. Documentar y gestionar cualquier daño sobreviniente.	Custodia, con seguimiento de Supervisión cuando esté designada.	Desde la incorporación del bien al proceso hasta su salida autorizada o entrega.	**2 + 4 = 6, alto**	Control diario de acceso e inspección semanal. Novedades, fotografías y actas por movimiento.
12	Autorizar por escrito taller, destino, transportador, intervenciones y permanencia. Obtener constancia de aceptación del custodio material. Registrar piezas y accesorios; prohibir uso, disposición o cambio de destino no autorizado. Ante incumplimiento, requerir protección y restitución por la vía procedente.	Adjudicatario y Supervisión; taller y transportador según sus compromisos.	Antes de cada salida temporal hasta el retorno o entrega definitiva.	**2 + 4 = 6, alto**	Actas de salida y recepción; comprobación de ubicación en cada movimiento y seguimiento semanal al taller.
13	Verificar medio de transporte, personal, capacidad de cargue, sujeción y condiciones del lugar. Delimitar maniobras y excluir personas ajenas. No iniciar operaciones inseguras. Activar atención de emergencias y preservar evidencia ante un accidente.	Adjudicatario y transportador; Custodia en las instalaciones del IDTQ.	Antes de cada maniobra hasta terminarla y confirmar recepción.	**1 + 5 = 6, alto**	Lista de seguridad en cada cargue y descargue; fotografías, actas y reporte inmediato de incidentes.
14	Prevenir fugas, contener derrames y separar residuos. El comprador exigirá al taller manejo adecuado y entrega a los canales o gestores autorizados cuando corresponda. Registrar incidentes y medidas de limpieza.	Custodia en el IDTQ; adjudicatario respecto del taller y transporte.	Desde la custodia institucional hasta finalizar las actividades de recuperación y manejo de residuos.	**2 + 4 = 6, alto**	Inspección semanal y en cada intervención. Soportes de gestión de residuos e informes de incidentes.
15	Comunicar por escrito la disponibilidad y el vencimiento del retiro. Coordinar acceso y acta. Ante mora, requerir cumplimiento y aplicar únicamente consecuencias previstas y legalmente procedentes, con soporte de los gastos reclamados.	Supervisión y Custodia.	Desde la comunicación de disponibilidad hasta el retiro efectivo.	**2 + 3 = 5, medio**	Control diario durante los **cinco días hábiles para retiro**; comunicaciones, acta e informe de mora si ocurre.
16	Inspeccionar condiciones de almacenamiento y acceso; atender alertas y evitar maniobras inseguras. Ante un evento, documentar afectaciones y evaluar formalmente su incidencia en las obligaciones y el cronograma.	Custodia, Supervisión y adjudicatario en su ámbito.	Desde la preparación de visitas hasta la entrega definitiva.	**2 + 4 = 6, alto**	Revisiones ante alertas y después de c

Reglas de aplicación de la matriz de riesgos

Asignación y responsabilidad de los riesgos.

La asignación de los riesgos identificados se efectuará atendiendo a su origen, las obligaciones de las partes, la posibilidad de prevención y control, y la capacidad de cada responsable para adoptar medidas que permitan evitar o mitigar sus consecuencias.

Las obligaciones del adjudicatario relacionadas con la reparación, transporte, custodia y retiro de los vehículos no lo hacen responsable de la información inexacta suministrada por el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío – IDTQ, de las circunstancias conocidas que no hayan sido informadas o de las omisiones atribuibles a la entidad.

De igual manera, la contratación de talleres, transportadores o terceros para ejecutar actividades relacionadas con la recuperación de los automotores no exonera al adjudicatario de las obligaciones que le correspondan, ni excluye las responsabilidades legales de quienes intervengan en dichas actividades.

Riesgos asociados al funcionamiento de SECOP II.

Las fallas tecnológicas que puedan afectar la presentación de ofertas, la participación de los interesados o el desarrollo de la subasta pública electrónica ascendente se atenderán conforme al **Protocolo de Indisponibilidad de SECOP II expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente**.

Para determinar las actuaciones procedentes se distinguirán las fallas generales o particulares de la plataforma de aquellas dificultades originadas en los equipos, conexiones, credenciales o actuaciones de los participantes.

La existencia de una dificultad tecnológica no dará lugar automáticamente a la modificación de los plazos o a la repetición de actuaciones. Las decisiones deberán sustentarse en las circunstancias verificadas, los soportes disponibles y las disposiciones del protocolo aplicable, garantizando la transparencia y la igualdad de oportunidades entre los interesados.

Riesgos relacionados con el depósito de participación y el incumplimiento del adjudicatario.

El depósito exigido para participar en la enajenación constituye el mecanismo especial de garantía de seriedad del ofrecimiento previsto en el **artículo 2.2.1.2.2.1.10 del Decreto 1082 de 2015**.

Su constitución permite reducir determinados riesgos asociados al incumplimiento de las obligaciones derivadas de la oferta, pero no elimina los riesgos relacionados con el pago, la formalización de la compraventa, la recuperación de los vehículos, el traspaso y la entrega material.

Cuando se presente un presunto incumplimiento de las obligaciones del oferente o adjudicatario, el Instituto deberá verificar los hechos, identificar las obligaciones comprometidas y adelantar la actuación que corresponda, con observancia del debido proceso y de las garantías de contradicción y defensa.

La pérdida de la suma depositada se sujetará a los presupuestos establecidos en la disposición reglamentaria, sin perjuicio de las acciones que legalmente procedan por los perjuicios derivados del incumplimiento.

De conformidad con la regla especial citada, **no se exigirá garantía adicional a los oferentes o al comprador**, circunstancia que deberá reflejarse de manera coherente en los estudios previos y en el pliego de condiciones.

Riesgos derivados de la recuperación, custodia y traslado temporal de los vehículos.

Las condiciones mecánicas y de conservación de los automotores hacen necesario considerar los riesgos asociados a su recuperación, manipulación, transporte, permanencia en establecimientos de reparación y posterior transferencia registral.

Cuando se requiera un traslado temporal para efectuar reparaciones o adelantar la revisión técnico-mecánica, este deberá sujetarse al procedimiento y a las condiciones que se establezcan en los estudios previos, el pliego y el contrato de compraventa.

Antes de autorizar la salida deberán verificarse el cumplimiento de las obligaciones económicas exigibles, la identificación del adjudicatario y de los terceros intervinientes, las condiciones de transporte, el lugar de destino y la formalización de los documentos de custodia correspondientes.

La matriz de riesgos no constituye por sí misma una autorización de salida, entrega material o transferencia de propiedad, ni modifica las responsabilidades legales del Instituto mientras conserve la titularidad registral de los vehículos.

La autorización de traslado deberá acompañarse de controles documentales y materiales que permitan conocer la ubicación del automotor, su estado de conservación, las intervenciones realizadas y las personas responsables de su custodia.

Riesgos relacionados con la revisión técnico-mecánica y el traspaso.

La eventual imposibilidad de obtener la aprobación de la revisión técnico-mecánica dentro del término previsto constituye un riesgo relevante, debido a que su resultado depende del estado real del vehículo, de las reparaciones ejecutadas y del cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles.

Por esta razón, **se conserva la valoración residual alta prevista en la matriz**, teniendo en cuenta que las medidas de inspección, programación y seguimiento permiten reducir determinados factores de riesgo, pero no garantizan la recuperación mecánica ni la aprobación de la revisión.

Cuando esta circunstancia se materialice, deberán examinarse los diagnósticos técnicos, las condiciones inicialmente informadas, las actuaciones desarrolladas por el adjudicatario y las obligaciones de cada parte, con el propósito de establecer las medidas contractuales o administrativas que legalmente correspondan.

La materialización del riesgo no dará lugar, por sí sola, a la ampliación automática de los plazos, la reducción unilateral del precio adjudicado o la realización de un traspaso sin el cumplimiento de los requisitos legales.

Seguimiento, actualización y documentación de los riesgos.

El Instituto implementará los mecanismos de seguimiento previstos en la matriz, atendiendo a las responsabilidades asignadas a las dependencias y funcionarios que intervengan en las diferentes etapas del proceso.

Durante la planeación y selección, el seguimiento corresponderá a los responsables de la estructuración y administración del procedimiento. En las etapas posteriores se realizará por las dependencias competentes y por quien ejerza la supervisión contractual, según sus respectivas funciones.

Se mantendrá un **registro individual por placa** que permita identificar las actuaciones de control, novedades, responsables, documentos de soporte, fechas de cumplimiento y vencimientos relacionados con cada automotor.

La actualización de la valoración de un riesgo deberá encontrarse sustentada en circunstancias verificables, indicando su causa, la modificación efectuada, los responsables y las medidas de tratamiento correspondientes.

Las modificaciones de la matriz durante el desarrollo del procedimiento no podrán utilizarse para alterar unilateralmente las obligaciones contractuales, trasladar responsabilidades contrarias a la ley o desconocer derechos de los participantes, adjudicatarios o terceros.

La **matriz de identificación, valoración, asignación y tratamiento de riesgos forma parte integral del presente estudio del sector** y constituye un instrumento de planeación y seguimiento para la estructuración de los estudios previos, el pliego de condiciones y las actuaciones de ejecución de la enajenación.

Su aplicación permitirá identificar los factores que puedan afectar la participación, adjudicación, recaudo, conservación, recuperación, traspaso y entrega de los vehículos, así como establecer medidas preventivas, correctivas y de seguimiento orientadas a proteger los intereses del Instituto y garantizar el desarrollo adecuado del proceso.

CESAR AUGUSTO SUAREZ GUERRERO
Subdirector Administrativo y Financiero
Instituto Departamental de Transito del Quindío (IDTQ)

Elaboro componente jurídico: Cristian Alberto Orozco Castillo – Asesor Jurídico IDTQ.
Elaboro componente financiero: Cesar Augusto Suarez Guerrero - Subdirector Administrativo y Financiero - IDTQ
Elaboro componente técnico: Johan Gustavo calderón tapasco - Técnico Administrativo proceso gestión administrativa y documental -IDTQ