OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES

Proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica No. OCA-SA-SIE-003-2026
Observaciones recibidas por SECOP II (en orden de llegada)

Observación No. 1 - Fabio Andrés Pérez Domínguez (veedor ciudadano)

- Mensaje SECOP II CO1.MSG.10219593 (13/11/2026 12:26:21 PM) Pág. 2
- Escrito de observaciones Págs. 3 a 20

Observación No. 2 - Inversiones CarCóndor S.A.S. - NIT 900.223.905-2

- Mensaje SECOP II CO1.MSG.10222017 (13/11/2026 4:57:54 PM) Pág. 21
- Escrito de observaciones Págs. 22 a 30
- Anexo: Concepto Policía Tuluá Págs. 31 a 42
- Anexo: Respuesta observaciones pliego definitivo SI-006-2026 Madrid Págs. 43 a 46

Detalles de mensaje

Referencia interna: OCA-SA-SIE-003-2026

Descripción del proceso ADQUISICION DE UN VEHICULO TIPO VAN CON CARCELETA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DEL ORGANISMO DE SEGURID

De: Fabio Andres Perez Dominguez

Usuario: Fabio Andres Pérez Domínguez

Fecha: 1 hora de tiempo transcurrido *(13/11/2026 12:26:21 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*

Referencia del mensaje CO1.MSG.10219593

Tipo de mensaje: General

Asunto: OBSERVACIONES AL PROCESO OCA-SA-SIE-003-2026

Anexos

Documento	Nombre del documento	
FABIO ANDRES VEEDOR - - ALCALDÍA DE ACACIAS VEHICULO CARCELERO.pdf	FABIO ANDRES VEEDOR - - ALCALDÍA DE ACACIAS VEHICULO CARCELERO.pdf	Detalle

Texto de mensaje

VEEDOR CIUDADANO

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

13 de noviembre de 2026

Señores
ALCALDIA DE ACACIAS – META
Ciudad

Asunto: Observación a la entidad – **Proceso Número: OCA-SA-SIE-003-2026**

Objeto: ***ADQUISICION DE UN VEHICULO TIPO VAN CON CARCELETA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DEL ORGANISMO DE SEGURIDAD POLICIA NACIONAL QUE PRESTA SU APOYO AL MUNICIPIO DE ACACIAS META***

Cordial Saludo

Por medio de la presente, encontrándome dentro del término para observar el presente proceso de selección, velando siempre por el interés general y en pro de salvaguardar los principios generales de la contratación estatal, buscando la protección del interés general sobre el particular y con el ánimo de que los recursos públicos no sean malgastados, como veedor ciudadano, solicito que sean tenidas en cuenta las observaciones que a continuación relaciono:

OBSERVACIÓN LOGÍSTICA Y PRESUPUESTAL: SOLICITUD DE AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE EJECUCIÓN A UN MÍNIMO DE NOVENTA (90) DÍAS CALENDARIO Y GESTIÓN DE LAS AUTORIZACIONES PRESUPUESTALES NECESARIAS PARA EJECUTAR EL CONTRATO EN LA VIGENCIA 2027

Planteamiento de la condición establecida en el proceso

En el numeral 2.5 del Proyecto de Pliego de Condiciones y en el literal i del Estudio Previo, la Entidad establece que el plazo de ejecución será de treinta y cinco (35) días y/o hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2026, contado a partir del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y/o la suscripción del acta de inicio.

Al respecto, considero respetuosamente que el plazo establecido resulta insuficiente frente a la naturaleza del objeto contractual, toda vez que no se trata de adquirir un vehículo convencional disponible para entrega inmediata, sino de suministrar una van nueva que requiere modificaciones estructurales, adecuaciones especializadas, instalación de dispositivos policiales, adaptación de espacios internos, trámites de homologación y matrícula, inspecciones técnicas y capacitación.

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

La exigencia de ejecutar la totalidad de estas actividades en treinta y cinco (35) días calendario, sumada a la condición de finalizar el contrato a más tardar el 31 de diciembre de 2026, puede generar una restricción significativa a la participación, pues en la práctica favorece a aquellos proveedores que eventualmente dispongan de un vehículo previamente adquirido, carrozado y acondicionado, en detrimento de empresas que cuentan con capacidad técnica y comercial, pero que requieren desarrollar las adecuaciones una vez adjudicado el contrato.

Sustentación técnica, logística, operativa y presupuestal

La complejidad de las adecuaciones técnicas no corresponde a la entrega de un vehículo convencional

Las especificaciones técnicas del proceso evidencian que el bien requerido debe someterse a un conjunto de intervenciones especializadas para satisfacer las necesidades operativas de la Policía Nacional.

En particular, el vehículo debe cumplir con las especificaciones ET-MPN-006-A3 y su Anexo N.º 1 de carceleta, ETM-PN-007-A1, relacionadas con los elementos lumínicos y la imagen institucional, así como con las Resoluciones 2711 de 2024 y 03115 del 2 de octubre de 2026, citadas en los documentos del proceso.

Dentro de las actividades que debe desarrollar el contratista se encuentran, entre otras:

- **Fabricación y adecuación de la carceleta:** construcción e instalación de un separador en lámina de acero calibre 18, debidamente troquelada y soldada, con empaquetadura antivibración.
- **Instalación de ventanilla de seguridad:** incorporación de una ventanilla de aproximadamente 70 cm x 50 cm, en policarbonato resistente a impactos de mínimo 5 mm, con malla de acero expandido y tubo encauchetado calibre 18 para esposar.
- **Adecuación de compartimentos:** acondicionamiento integral de los espacios destinados al transporte de personas privadas de la libertad y de los tripulantes, con acabados en pintura automotriz blanca y las condiciones de seguridad exigidas.
- **Adecuaciones de climatización:** instalación y adaptación del sistema de aire acondicionado con dos salidas, de acuerdo con las especificaciones técnicas.
- **Instalación de sistemas policiales:** incorporación de barra de luces LED de mínimo 45 pulgadas, sirena y parlante de 100 W RMS, cuatro (4) dispositivos LED

tipo flasher delanteros y traseros, lámpara escénica cuando corresponda, y demás elementos de señalización.

- **Imagen institucional:** aplicación de pintura, logos, distintivos y cintas retrorreflectivas conforme a las exigencias de la Policía Nacional.

Estas intervenciones requieren coordinación entre proveedores de vehículos, carroceros, técnicos eléctricos, instaladores de dispositivos policiales y personal especializado. Además, deben ejecutarse garantizando la compatibilidad de las adecuaciones con la estructura original del automotor, sus sistemas eléctricos, sus condiciones de seguridad y la garantía de fábrica.

Por consiguiente, establecer un plazo de treinta y cinco (35) días para adquirir el vehículo, ejecutar todas las transformaciones, instalar los componentes y completar las verificaciones constituye una condición particularmente restrictiva, que puede afectar la calidad de los trabajos y reducir el número de empresas en capacidad de presentar una propuesta seria y técnicamente viable.

Los trámites de homologación, matrícula, inspección y capacitación requieren un tiempo adicional razonable

A las actividades de fabricación y adecuación se suman los procedimientos administrativos y operativos que deben cumplirse antes de la entrega definitiva.

De acuerdo con los documentos del proceso, el contratista debe adelantar, cuando corresponda, la gestión de la ficha de homologación, realizar los trámites de matrícula oficial exonerada a nombre de la Policía Nacional, expedir el SOAT con vigencia de un (1) año y permitir la inspección técnica previa al recibo definitivo por parte de la supervisión.

Adicionalmente, debe impartir una capacitación presencial de mínimo ocho (8) horas sobre la conducción y los componentes del vehículo, efectuar el cargue y transporte en un medio adecuado y realizar la entrega final en el municipio de Acacías.

Estas actividades no pueden considerarse trámites accesorios o de ejecución instantánea. Por el contrario, dependen de la culminación de las adecuaciones, de la disponibilidad de los organismos y entidades competentes, de la revisión de los documentos y de la coordinación de las diferentes actividades necesarias para garantizar que el vehículo sea recibido en condiciones óptimas.

En consecuencia, el plazo contractual debe contemplar no solamente el tiempo de adquisición y transformación del automotor, sino también el necesario para realizar las

verificaciones, legalizaciones, capacitación y entrega material, sin someter al contratista a un cronograma que pueda comprometer la calidad y el cumplimiento integral del objeto.

La fecha límite del 31 de diciembre de 2026 puede convertir el plazo contractual en una barrera de participación

La condición de ejecutar el contrato dentro de treinta y cinco (35) días y, en todo caso, antes del cierre de la vigencia fiscal del 31 de diciembre de 2026, introduce una restricción adicional que no depende exclusivamente de la capacidad técnica de los proponentes.

En la práctica, los interesados deben evaluar si cuentan con disponibilidad inmediata del vehículo, capacidad de producción de la carceleta, proveedores de equipos policiales, personal técnico y posibilidad de adelantar los trámites oficiales dentro de un periodo reducido.

Esta situación puede dejar por fuera a empresas que cuentan con experiencia en el suministro y adecuación de vehículos institucionales, pero que requieren un plazo razonable para desarrollar las modificaciones específicas exigidas por la Entidad.

Debe recordarse que la finalidad del proceso de selección no consiste en favorecer exclusivamente a quienes tengan un bien previamente acondicionado, sino en garantizar la participación de proveedores que puedan satisfacer integralmente la necesidad institucional, con observancia de las condiciones de calidad, seguridad y oportunidad.

Por ello, considero que la Entidad debe revisar si la fecha de cierre fiscal se está convirtiendo en una limitación que reduce injustificadamente la concurrencia, especialmente cuando las adecuaciones solicitadas requieren un proceso de fabricación y transformación que difícilmente puede asimilarse a una simple entrega de inventario.

La ampliación del plazo protege la inversión pública y permite garantizar la calidad del vehículo

El presupuesto oficial asciende a TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($399.000.000), valor que representa una inversión importante para la adquisición de un vehículo especializado destinado a las actividades operativas de la Policía Nacional.

En ese sentido, la Entidad debe procurar que el cronograma de ejecución permita realizar adecuadamente las adecuaciones estructurales, eléctricas y de seguridad,

evitando que la presión de cumplir una fecha límite reduzca el tiempo disponible para verificar la calidad de los materiales, la correcta instalación de los componentes y la compatibilidad de las modificaciones con el vehículo base.

Un plazo insuficiente puede generar riesgos de retrasos, reprocesos, defectos en los acabados, problemas de integración de los sistemas y dificultades para atender oportunamente las observaciones formuladas durante las inspecciones técnicas.

Por el contrario, un término de ejecución razonable permitirá que los proveedores desarrollen las actividades con la debida planeación, que la supervisión realice las verificaciones correspondientes y que la Entidad reciba un vehículo que cumpla integralmente con las especificaciones técnicas y las condiciones de seguridad requeridas.

Necesidad de gestionar las autorizaciones presupuestales para una eventual ejecución en la vigencia 2027

Considerando que el plazo solicitado puede extenderse más allá del 31 de diciembre de 2026, resulta necesario que la Entidad evalúe y adelante oportunamente los trámites presupuestales que correspondan para garantizar la continuidad de la ejecución contractual.

En particular, el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 regula las vigencias futuras ordinarias para las entidades territoriales y establece que su autorización corresponde a la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación del CONFIS territorial o del órgano que haga sus veces, bajo las condiciones presupuestales y fiscales allí previstas.

Entre dichas condiciones se encuentran la compatibilidad con las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo, la existencia de una apropiación mínima del quince por ciento (15 %) en la vigencia fiscal en que se autoricen y los demás requisitos establecidos en la disposición.

Por tanto, si la ejecución del contrato y los compromisos presupuestales correspondientes deben extenderse a la vigencia 2027, solicito que la Alcaldía de Acacías evalúe la procedencia de las autorizaciones de vigencias futuras ordinarias y adelante las actuaciones necesarias ante las instancias competentes, siempre que se cumplan los presupuestos legales para ello.

Esta solicitud no pretende desconocer las reglas de anualidad presupuestal ni imponer a la Entidad una modalidad de financiación determinada. Su finalidad es que la planeación presupuestal se articule con el plazo técnico que realmente requiere el

objeto contractual, evitando que una limitación de calendario termine afectando la adecuada ejecución de la inversión pública.

Solicitud concreta

Por las razones expuestas, solicito respetuosamente a la Alcaldía de Acacías modificar el numeral 2.5 del Proyecto de Pliego de Condiciones y el literal i del Estudio Previo, estableciendo un plazo de ejecución de **NOVENTA (90) DÍAS CALENDARIO**, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y/o la suscripción del acta de inicio, según se establezca contractualmente, sin sujetar la entrega de manera automática al 31 de diciembre de 2026 cuando ello impida cumplir razonablemente las actividades técnicas exigidas.

De igual manera, solicito que la Entidad evalúe y adelante, si resulta necesario y jurídicamente procedente, el trámite de autorización de vigencias futuras ordinarias para garantizar la ejecución y los compromisos presupuestales que correspondan a la vigencia 2027, de conformidad con el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

La modificación propuesta permitirá ampliar la participación de proveedores técnicamente competentes, evitar que el proceso se limite a empresas que dispongan de vehículos previamente acondicionados y garantizar que la inversión pública se materialice en un bien debidamente fabricado, equipado y recibido a satisfacción.

OBSERVACIÓN FINANCIERA: SOLICITUD DE RECALIBRACIÓN PROPORCIONAL DE LOS INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL – RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO (ROE) Y RENTABILIDAD DEL ACTIVO (ROA)

Planteamiento de la condición financiera establecida en el proceso

En el numeral 4.4.1.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones, la Entidad establece que la capacidad organizacional de los proponentes será verificada con fundamento en la información financiera registrada en el Registro Único de Proponentes (RUP), con corte al 31 de diciembre de 2025, fijando los siguientes indicadores habilitantes:

- **Rentabilidad del Patrimonio (ROE):** mayor o igual a 0,08 (8 %).
- **Rentabilidad del Activo (ROA):** mayor o igual a 0,05 (5 %).

Adicionalmente, el proceso contempla un indicador de liquidez mínimo de 1,65 y un nivel de endeudamiento máximo de 0,59.

Considero respetuosamente que los porcentajes establecidos para el ROE y el ROA deben ser revisados, teniendo en cuenta que el objeto contractual comprende el

suministro de un vehículo automotor nuevo, junto con la fabricación e instalación de una carceleta, adecuaciones estructurales, sistemas eléctricos, dispositivos policiales y demás componentes especializados.

La actividad económica de los potenciales oferentes puede involucrar empresas comercializadoras, distribuidores, carroceros y proveedores de soluciones vehiculares, cuyas estructuras de activos, patrimonio, inventarios y márgenes operacionales presentan características diferentes. Por ello, exigir niveles de rentabilidad del 8 % sobre el patrimonio y del 5 % sobre los activos puede restringir la participación de empresas que cuentan con capacidad económica y operativa suficiente para ejecutar el contrato, pero que no alcanzan dichos porcentajes.

Sustentación financiera, comercial y jurídica

La estructura financiera del sector automotor y carrocero incide directamente en los indicadores de rentabilidad

Las empresas dedicadas a la comercialización de vehículos y a la fabricación o adecuación de carrocerías deben asumir inversiones importantes en inventarios, adquisición de automotores, repuestos, maquinaria, herramientas, instalaciones, equipos técnicos y cartera comercial.

En el presente proceso, además de adquirir el vehículo base, el futuro contratista debe coordinar y financiar las actividades de fabricación de la carceleta, adecuaciones metálicas, instalación de elementos de seguridad, sistemas eléctricos, equipos lumínicos, climatización y demás componentes requeridos por la Policía Nacional.

Esta estructura económica incide directamente en los resultados de rentabilidad, debido a que las empresas pueden administrar activos de alto valor y desarrollar operaciones comerciales significativas sin que necesariamente obtengan porcentajes elevados de utilidad operacional en relación con su patrimonio o activos totales.

En consecuencia, un resultado porcentual moderado en estos indicadores no significa automáticamente que la empresa carezca de capacidad financiera, solvencia, respaldo comercial o recursos para cumplir el contrato.

Análisis específico del ROE y el ROA: los umbrales actuales exigen niveles de rentabilidad elevados frente a la estructura de los potenciales oferentes

Para evaluar la proporcionalidad de los requisitos establecidos, es necesario considerar las fórmulas de los indicadores de capacidad organizacional:

- **ROE = Utilidad operacional / Patrimonio.**

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

- **ROA = Utilidad operacional / Activo total.**

El ROE permite establecer la relación entre la utilidad operacional y el patrimonio de la empresa, mientras que el ROA mide la relación entre la utilidad operacional y el total de sus activos.

En ese sentido, exigir un ROE mínimo del 8 % significa que la utilidad operacional debe representar, por lo menos, el 8 % del patrimonio del proponente. De igual manera, exigir un ROA mínimo del 5 % implica que la utilidad operacional debe equivaler, como mínimo, al 5 % del total de sus activos.

Estas exigencias adquieren especial relevancia cuando se trata de empresas que manejan inventarios de vehículos de alto valor, maquinaria, equipos y activos destinados a operaciones de comercialización y transformación automotriz.

Por ejemplo, una empresa puede disponer de inventarios suficientes, capacidad de adquisición de vehículos, relaciones comerciales con fabricantes, acceso a proveedores especializados y respaldo financiero, pero registrar un ROA inferior al 5 % debido al volumen de sus activos frente a la utilidad operacional obtenida.

De igual manera, una empresa con un patrimonio considerable puede presentar un ROE inferior al 8 % sin que ello signifique que carezca de capacidad para ejecutar el objeto contractual.

Por tanto, considero que los indicadores no deben utilizarse como filtros aislados ni interpretarse de manera automática, sino que deben establecerse a partir de un análisis financiero que refleje las condiciones reales de los potenciales oferentes y la naturaleza del objeto que se pretende contratar.

La exigencia simultánea de los indicadores puede excluir empresas con capacidad financiera suficiente

El proceso ya contempla requisitos adicionales de capacidad financiera, entre ellos una liquidez mínima de 1,65 y un endeudamiento máximo de 0,59.

Estos indicadores permiten evaluar aspectos relevantes de la situación financiera del proponente, como su capacidad para atender obligaciones de corto plazo y la proporción de sus activos financiada mediante pasivos.

En consecuencia, exigir adicionalmente un ROE mínimo del 8 % y un ROA mínimo del 5 % puede generar una acumulación de condiciones que reduzca innecesariamente el número de participantes, especialmente cuando se trata de empresas cuya actividad

principal consiste en comercializar vehículos, fabricar carrocerías o integrar soluciones automotrices especializadas.

La capacidad para ejecutar el contrato no depende exclusivamente de alcanzar determinados porcentajes de rentabilidad. También debe valorarse la liquidez, la estructura patrimonial, el nivel de endeudamiento, la experiencia, la capacidad de suministro, las relaciones con fabricantes y proveedores y la posibilidad real de desarrollar las actividades técnicas exigidas.

Por ello, una empresa que cumple los indicadores de liquidez y endeudamiento cuenta con experiencia pertinente y tiene capacidad para suministrar y adecuar el vehículo no debería quedar excluida únicamente por registrar un ROE o ROA inferior a los umbrales establecidos, cuando estos no se encuentren suficientemente justificados.

La Entidad debe justificar los indicadores con fundamento en el análisis del sector y de los posibles oferentes

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de realizar el análisis del sector relativo al proceso de contratación, mientras que el artículo 2.2.1.1.1.6.2 dispone que los requisitos habilitantes deben determinarse considerando, entre otros elementos, el riesgo del proceso, el valor del contrato, el análisis del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial y financiera.

En consecuencia, los indicadores de capacidad organizacional deben guardar relación con la realidad económica del mercado al que pertenece el objeto contractual y con las condiciones de los potenciales participantes.

No resulta suficiente establecer porcentajes de rentabilidad elevados sin que exista una justificación verificable que permita establecer por qué dichos niveles son necesarios para garantizar la ejecución del contrato y cuál es su incidencia sobre la pluralidad de oferentes.

Por ello, considero necesario que la Entidad revise la muestra de empresas utilizada para determinar los umbrales, los códigos de actividad económica considerados, los periodos financieros evaluados y la cantidad de potenciales oferentes que cumplen simultáneamente los indicadores exigidos.

Este análisis permitirá establecer si el ROE del 8 % y el ROA del 5 % responden efectivamente a las condiciones del mercado o si, por el contrario, constituyen barreras financieras que pueden limitar injustificadamente la participación.

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

La recalibración propuesta mantiene una rentabilidad operacional positiva y favorece la concurrencia

La presente solicitud no busca eliminar los indicadores de capacidad organizacional ni permitir la participación de empresas que presenten resultados operacionales negativos. Por el contrario, pretende ajustar los umbrales a niveles que permitan verificar una rentabilidad positiva, sin imponer condiciones excesivamente restrictivas frente a la estructura financiera de los potenciales oferentes.

En ese sentido, propongo los siguientes parámetros:

Indicador	**Exigencia actual**	**Umbral solicitado**
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	≥ 0,08 (8 %)	**≥ 0,04 (4 %)**
Rentabilidad del Activo (ROA)	≥ 0,05 (5 %)	**≥ 0,02 (2 %)**

Los porcentajes propuestos permiten conservar la verificación de resultados operacionales positivos, pero reducen el nivel de exigencia para facilitar la participación de empresas comercializadoras, distribuidoras y carroceras que cuentan con capacidad para ejecutar el objeto contractual.

Solicitud concreta

Por lo expuesto, solicito respetuosamente a la Alcaldía de Acacías modificar los numerales 4.4.1.2.1 y 4.4.1.2.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones, así como las disposiciones concordantes de los Estudios Previos, estableciendo los siguientes indicadores de capacidad organizacional:

- **Rentabilidad del Patrimonio (ROE):** mayor o igual a 0,04 (4 %).
- **Rentabilidad del Activo (ROA):** mayor o igual a 0,02 (2 %).

De manera subsidiaria, en caso de que la Entidad considere necesario mantener los porcentajes actuales, solicito que exponga de manera expresa, detallada y verificable el análisis financiero y sectorial que justifica la exigencia de un ROE del 8 % y un ROA del 5 %, incluyendo la muestra de empresas evaluadas, los periodos financieros utilizados y la incidencia de dichos indicadores sobre el número de posibles oferentes.

La finalidad de esta solicitud es garantizar que los requisitos de capacidad organizacional sean proporcionales a la naturaleza y al valor del contrato, permitan la

participación de empresas financieramente solventes y no se conviertan en restricciones injustificadas a la libre concurrencia y a la selección objetiva.

OBSERVACIÓN TÉCNICA Y COMERCIAL: AMPLIACIÓN DE LAS CALIDADES ADMITIDAS DEL PROPONENTE PARA PERMITIR LA PARTICIPACIÓN DE COMERCIALIZADORES AUTORIZADOS POR DISTRIBUIDORES OFICIALES DE LA MARCA EN COLOMBIA

Planteamiento de la condición establecida en el proceso

En el numeral 4.5.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones, correspondiente a la garantía técnica del vehículo, y en la ficha técnica de los Estudios Previos, la Entidad establece que:

"El proponente deberá ser concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante, y manifestará en su propuesta que otorga garantía técnica para amparar el vehículo contra posibles defectos de fabricación...".

Adicionalmente, el mismo numeral dispone que el oferente que no tenga la calidad de fabricante deberá presentar una certificación expedida por el fabricante o distribuidor, en la que conste su vinculación, y contempla que las certificaciones de soporte técnico y suministro de repuestos por diez (10) años pueden ser expedidas por el representante legal del ensamblador, fabricante o distribuidor autorizado.

Considero respetuosamente que esta condición puede ampliarse para admitir expresamente la participación de comercializadores que cuenten con autorización formal y respaldo de un distribuidor oficial o autorizado de la marca en Colombia, sin que ello implique disminuir las condiciones de garantía, originalidad, soporte técnico y disponibilidad de repuestos exigidas por la Entidad.

Sustentación técnica, comercial y jurídica

La cadena de comercialización de vehículos permite la participación de diferentes actores empresariales

En el mercado automotor, la distribución y comercialización de vehículos puede desarrollarse a través de diferentes niveles de vinculación comercial entre fabricantes, ensambladores, representantes de marca, distribuidores autorizados, concesionarios y comercializadores que cuentan con autorización o respaldo de los distribuidores oficiales.

Esta estructura permite que los vehículos nuevos lleguen al consumidor institucional mediante distintos canales comerciales, sin que necesariamente todos los participantes

deban tener la calidad directa de concesionario o distribuidor autorizado por el fabricante.

En el caso concreto del presente proceso, además de suministrar un vehículo nuevo, el contratista debe coordinar la fabricación e instalación de la carceleta, los elementos de seguridad, los sistemas lumínicos y demás adecuaciones policiales exigidas.

Estas actividades pueden ser desarrolladas mediante la articulación de diferentes empresas especializadas, siempre que el proponente garantice la disponibilidad del vehículo, la trazabilidad de su procedencia, el cumplimiento de las especificaciones técnicas y el respaldo integral de las garantías.

Por consiguiente, limitar la participación exclusivamente a fabricantes, concesionarios o distribuidores autorizados de manera directa puede excluir a comercializadores que cuentan con una relación comercial formal con distribuidores oficiales de la marca y que tienen capacidad real para suministrar el automotor requerido.

La autorización del distribuidor oficial permite verificar la procedencia y el respaldo comercial del vehículo

La finalidad de exigir una relación con el fabricante o distribuidor es garantizar que el vehículo sea original, nuevo, de procedencia verificable y que cuente con respaldo técnico, garantía de fábrica y disponibilidad de repuestos.

Sin embargo, estos propósitos también pueden cumplirse cuando el proponente acredita que actúa como comercializador autorizado por un distribuidor oficial o autorizado de la marca en Colombia.

Para ello, se puede exigir una certificación expedida por el distribuidor, en la que conste expresamente:

- La identificación del comercializador autorizado.
- La marca y las líneas o referencias de vehículos respecto de las cuales se encuentra autorizado para comercializar.
- La vigencia y alcance de la autorización comercial.
- El respaldo para suministrar vehículos nuevos y originales.
- El compromiso de respaldar la garantía técnica y los servicios posventa, de acuerdo con las condiciones del fabricante y del distribuidor.

- La disponibilidad de repuestos y soporte técnico durante el periodo exigido por la Entidad, o el mecanismo mediante el cual se garantizará dicho suministro.

De esta manera, la Entidad conserva la posibilidad de verificar la procedencia del automotor y el respaldo de la cadena comercial, sin imponer que todos los proponentes deban ostentar directamente la condición de concesionario o distribuidor autorizado por el fabricante.

La garantía técnica y el servicio posventa pueden mantenerse sin restringir la participación

El mismo numeral 4.5.2 establece obligaciones relacionadas con la garantía técnica del vehículo, el soporte técnico y el suministro de repuestos durante diez (10) años.

Por tanto, la ampliación solicitada no pretende reducir la duración de las garantías ni trasladar a la Entidad los riesgos derivados de la comercialización del automotor.

Por el contrario, se propone que el comercializador autorizado aporte la certificación del distribuidor oficial de la marca, mediante la cual se garantice el respaldo comercial y técnico correspondiente, sin perjuicio de que el proponente conserve la responsabilidad integral frente a la Entidad por el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales.

Así mismo, deberá mantenerse la exigencia de acreditar el soporte técnico, la disponibilidad de repuestos y las condiciones de garantía previstas en el pliego, mediante los documentos expedidos por los sujetos que se encuentren facultados para respaldar dichas obligaciones.

En consecuencia, admitir esta modalidad de participación no implica disminuir los estándares de calidad, sino reconocer una estructura comercial válida que permite ampliar el universo de potenciales oferentes sin comprometer el respaldo del vehículo.

La ampliación favorece la pluralidad de oferentes y evita restricciones derivadas de una única modalidad comercial

Los requisitos habilitantes deben estar dirigidos a verificar la capacidad real de los proponentes para cumplir el objeto contractual, y no a imponer una determinada estructura empresarial cuando existen mecanismos equivalentes para acreditar la procedencia del bien y el respaldo técnico requerido.

En ese sentido, admitir la participación de comercializadores autorizados por distribuidores oficiales permitiría que empresas con capacidad de suministro,

experiencia y respaldo comercial puedan presentar propuestas, sin que ello signifique permitir la participación de intermediarios sin autorización o sin garantías suficientes.

La Entidad puede conservar íntegramente las exigencias de originalidad, garantía de fábrica, soporte técnico, repuestos y cumplimiento de las especificaciones policiales, solicitando únicamente que la relación comercial sea demostrada mediante una certificación formal y verificable.

Solicitud concreta

Por lo anterior, solicito respetuosamente modificar el numeral 4.5.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones y el apartado correspondiente de los Estudios Previos, permitiendo expresamente la participación de proponentes que acrediten alguna de las siguientes calidades:

- Fabricante o ensamblador del vehículo.
- Concesionario autorizado.
- Distribuidor autorizado.
- **Comercializador autorizado por un distribuidor oficial o autorizado de la marca en Colombia.**

Para acreditar esta última condición, solicito que se permita aportar certificación expedida por el distribuidor oficial o autorizado de la marca en el país, en la que conste la autorización comercial, su vigencia y el respaldo correspondiente para el suministro del vehículo, la garantía técnica y el servicio posventa.

En todo caso, el proponente deberá asumir la responsabilidad integral frente a la Entidad por el cumplimiento de las condiciones técnicas, la garantía del vehículo, el soporte técnico, la disponibilidad de repuestos durante el término exigido y las demás obligaciones establecidas en el proceso.

Esta modificación permitirá reconocer los diferentes canales de comercialización existentes en el mercado automotor, ampliar la participación de empresas con capacidad real de suministro y conservar los controles necesarios para garantizar la calidad, originalidad y respaldo del vehículo requerido.

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

OBSERVACIÓN TÉCNICA: INCORPORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) COMO REQUISITO HABILITANTE PARA LOS PROPONENTES LEGALMENTE OBLIGADOS A SU DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN

Planteamiento de la condición

Teniendo en cuenta que el objeto contractual comprende el suministro de un vehículo destinado al servicio de la Policía Nacional, así como las actividades de adquisición, adecuación, transporte y entrega del automotor en el municipio de Acacías, considero necesario que la Entidad incorpore dentro de los requisitos habilitantes una condición relacionada con el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de seguridad vial, particularmente respecto del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Las actividades necesarias para ejecutar el contrato pueden involucrar desplazamientos de vehículos, transporte del automotor desde los lugares de adquisición o adecuación hasta el municipio de entrega, movilización de personal y participación de conductores propios o vinculados a través de terceros.

En consecuencia, resulta pertinente verificar que los proponentes que se encuentren legalmente obligados a diseñar e implementar el PESV acrediten el cumplimiento de dicha obligación, garantizando que las operaciones de transporte relacionadas con la ejecución contractual se desarrollen bajo parámetros adecuados de prevención y gestión del riesgo vial.

Sustentación técnica y jurídica

Existencia de una obligación legal de diseñar e implementar el PESV

El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, establece que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, de acuerdo con su misionalidad y tamaño, conforme a la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articulándolo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Por su parte, la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

En consecuencia, las empresas que se encuentren dentro de los supuestos legales de obligatoriedad deben contar con el respectivo PESV y desarrollar las actividades

necesarias para su implementación, sin que se trate de una exigencia discrecional o meramente voluntaria.

Relación directa entre la ejecución contractual y la prevención de riesgos viales

El presente proceso requiere el desplazamiento y transporte de un vehículo automotor que, por sus características especiales y adecuaciones policiales, debe ser movilizado bajo condiciones apropiadas de seguridad hasta el lugar de entrega.

Estas actividades involucran riesgos relacionados con la conducción, el transporte, las condiciones del vehículo, el comportamiento de los conductores y la prevención de siniestros viales durante los desplazamientos.

Por consiguiente, verificar el cumplimiento del PESV en aquellos proponentes que legalmente estén obligados a implementarlo permite que la Entidad compruebe que el futuro contratista cuenta con instrumentos de gestión orientados a identificar, prevenir y controlar los riesgos derivados de sus operaciones de transporte.

Esta verificación resulta pertinente frente a la naturaleza del objeto contractual, pues contribuye a garantizar que las actividades de adquisición, movilización y entrega del automotor se desarrollen bajo criterios de seguridad vial y cumplimiento normativo.

Documentos para acreditar el cumplimiento del PESV

De acuerdo con la metodología adoptada mediante la Resolución 20223040040595 de 2022, el PESV contempla actividades de planificación, implementación, seguimiento y mejora, que deben adaptarse a las características, tamaño y misionalidad de cada organización.

En consecuencia, solicito que la Entidad establezca como mecanismo de acreditación, para los proponentes legalmente obligados, la presentación de:

A. Certificado de implementación del PESV: certificado expedido por profesional competente y/o entidad dedicada a brindar asesorías, orientación y/o consultoría, junto con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, acreditando su implementación conforme a los dieciocho (18) pasos de las cuatro (4) fases del referido plan.

B. Certificación suscrita por el representante legal: documento mediante el cual el representante legal manifieste que la empresa cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) implementado, acorde con lo establecido en la Resolución 40595 de 2022 y las disposiciones posteriores aplicables. Para los proponentes que no se encuentren dentro de los supuestos legales de obligatoriedad, deberá permitirse acreditar dicha circunstancia mediante certificación suscrita por el representante legal,

en la que se manifieste expresamente que la empresa no está obligada a diseñar e implementar el PESV y se indiquen las razones correspondientes.

Solicitud concreta

Por lo expuesto, solicito respetuosamente a la Alcaldía de Acacías incorporar en el Proyecto de Pliego de Condiciones y en los documentos definitivos del proceso un requisito habilitante relacionado con el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), de conformidad con el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, y la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte.

En consecuencia, solicito que los proponentes que se encuentren legalmente obligados a diseñar e implementar el PESV acrediten su cumplimiento mediante los documentos y soportes correspondientes, de acuerdo con su misionalidad, tamaño y condiciones particulares.

Para quienes no se encuentren dentro de los supuestos legales de obligatoriedad, solicito que se admita una certificación suscrita por el representante legal en la que se indique expresamente la no aplicabilidad de dicha obligación y su fundamento.

La incorporación de esta condición permitirá verificar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de seguridad vial, fortalecer la prevención de riesgos durante las actividades de transporte y entrega del vehículo y garantizar que la ejecución contractual se desarrolle bajo condiciones adecuadas de seguridad.

Señores de la Alcaldía de Acacías y de la Oficina de Contratación, reconozco y valoro profundamente el compromiso de su administración por entregarle a la Policía Nacional una camioneta tipo van equipada con todas las condiciones técnicas y de dignidad para el traslado de personas privadas de la libertad y el apoyo a la seguridad de la comunidad acacireña. Como veedor ciudadano, mi único interés es contribuir con sugerencias prácticas que ayuden a que este proceso culmine con éxito y sin contratiempos.

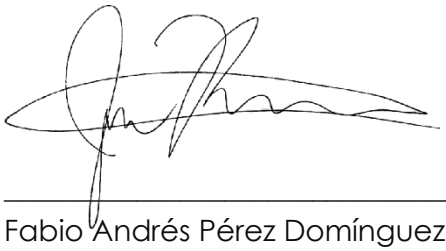
Por ello, les extiendo una invitación muy cordial y respetuosa para que acojan estas tres recomendaciones. Contemplar vigencias futuras para brindar un plazo de ejecución realista, recalibrar el ROE y ROA a niveles propios del sector automotor y permitir la participación de comercializadores autorizados por un distribuidor de la marca en el país abrirá la subasta a una competencia sana y transparente, protegiendo la inversión pública y asegurando que Acacías reciba un vehículo en óptimas condiciones técnicas.

VEEDOR CIUDADANO

Fabio Andrés Pérez Domínguez | fabioveedor@gmail.com

A fin de que sean tenidas en cuenta las observaciones

Agradeciendo su atención;



Fabio Andrés Pérez Domínguez
Veeduría Ciudadana

Detalles de mensaje

Referencia interna: OCA-SA-SIE-003-2026

Descripción del proceso ADQUISICION DE UN VEHICULO TIPO VAN CON CARCELETA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DEL ORGANISMO DE SEGURID

De: INVERSIONES CARCONDOR SAS

Usuario: JULIO ALBERTO GOMEZ PEREZ

Fecha: 18 horas de tiempo transcurrido *(13/11/2026 4:57:54 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*

Referencia del mensaje CO1.MSG.10222017

Tipo de mensaje: Observaciones

Asunto: Observaciones Proyecto de pliego de condiciones - ICC

Anexos

Documento	Nombre del documento	
Observaciones Acacias SA-SIE-003-2026.pdf	Observaciones Acacias SA-SIE-003-2026.pdf	Detalle
Concepto Policía TULUA.pdf	Concepto Policía TULUA.pdf	Detalle
19. RESPUESTA OBSERVACIONES PLIEGO DEFINITIVO.pdf	19. RESPUESTA OBSERVACIONES PLIEGO DEFINITIVO.pdf	Detalle

Texto de mensaje

Señores
DEPARTAMENTO DEL META MUNICIPIO DE ACACÍA
Secretaría de Seguridad
Comité Evaluador – Equipo estructurador

Respetados señores:

En ejercicio del derecho de formular observaciones a los documentos del proceso, y con fundamento en los principios que orientan la contratación estatal, presentamos OBSERVACIÓN FORMAL al requisito incorporado en la ficha técnica que dispone que el proponente deberá ser concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante de la marca del vehículo ofertado.
La solicitud no pretende disminuir las condiciones técnicas, eliminar la garantía de fábrica, prescindir del respaldo de la marca ni trasladar riesgos a la Entidad. Por el contrario, busca que el Municipio exija y verifique el respaldo técnico efectivo del vehículo y la responsabilidad integral del contratista, pero permita acreditarlos mediante la participación coordinada del fabricante o su red autorizada y de las empresas especializadas en carrocería, adecuación e integración vehicular.

OBSERVACION CALIDAD DE CONCESIONARIO Y/O DISTRIBUIDOR

I. REQUISITO OBJETO DE OBSERVACIÓN
En el Anexo Técnico y pliego de condiciones del proceso, dentro del apartado “Garantía técnica del vehículo”, se incorporó la siguiente condición: “El proponente deberá ser; concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante”, para luego exigir que manifieste que otorga garantía técnica por un mínimo de un (1) año, sin límite de kilometraje, contra defectos de fabricación, fallas de diseño o materiales, incluyendo mano de obra y repuestos.

La observación se dirige específicamente contra la exigencia de que la calidad comercial de concesionario, distribuidor o fabricante deba recaer necesariamente en el proponente. No se cuestiona la necesidad de garantizar el vehículo, su procedencia, la disponibilidad de repuestos, la posventa ni la cobertura de los defectos de fabricación.

II. LA EXIGENCIA CONFUNDE DOS ROLES DIFERENTES: QUIEN COMERCIALIZA EL CHASIS Y QUIEN INTEGRA O TRANSFORMA EL VEHÍCULO

En los procesos de adquisición de vehículos con adecuaciones especiales intervienen, por regla general, actores con actividades técnicas y comerciales distintas, pero complementarias:
Fabricante, ensamblador o titular de la marca: produce o ensambla el vehículo base y define las condiciones de la garantía de fábrica.
Concesionario o distribuidor autorizado: comercializa el vehículo nuevo, gestiona el respaldo de la marca, canaliza la garantía de fábrica, repuestos y acceso a la red autorizada.
Carrocero, transformador o integrador: ejecuta las adecuaciones, modificaciones, carrocerías, instalaciones y adaptaciones especiales que requiere la Entidad.
Contratista adjudicatario: asume frente al Municipio la obligación de entregar el bien completo, funcional y conforme con las especificaciones, y responde por la ejecución integral del contrato.
No existe identidad necesaria entre esas actividades. La condición de distribuidor acredita una relación comercial autorizada con la marca; no acredita, por sí sola, experiencia, infraestructura, personal, capacidad técnica ni especialización para fabricar o transformar carrocerías y ejecutar adecuaciones especiales. A la inversa, la condición de carrocero no convierte al proponente en fabricante del chasis ni le permite atribuirse la representación comercial de la marca.
Por ello, exigir que el proponente sea simultáneamente quien comercializa el vehículo base y quien ejecuta las transformaciones no corresponde necesariamente a la estructura real del mercado ni a la distribución de competencias técnicas. La solución razonable es exigir que cada actor respalde aquello que está en capacidad de garantizar, sin que ello releve al contratista de su responsabilidad integral.

III. LA EXIGENCIA, COMO ESTÁ REDACTADA, ES MÁS RESTRICTIVA DE LO NECESARIO Y DEBE SUPERAR UN JUICIO DE PROPORCIONALIDAD

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 dispone que las condiciones habilitantes deben ser adecuadas y proporcionales a la naturaleza del contrato y a su valor. A su vez, los artículos 24, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 desarrollan los principios de transparencia, economía y responsabilidad. El artículo 209 de la Constitución Política impone a la función administrativa los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

En concordancia, el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos; y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 exige que los requisitos habilitantes se determinen atendiendo, entre otros aspectos, el riesgo, el valor del contrato, el análisis del sector y el conocimiento de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La aplicación de estas disposiciones debe atender la versión normativa vigente y el régimen de transición que resulte aplicable al proceso.

Aplicado al requisito observado, deben responderse estas preguntas:

¿Es idóneo exigir que el proponente sea concesionario o distribuidor para asegurar que el vehículo tenga garantía de fábrica? No necesariamente: ese mismo respaldo puede acreditarse directamente por el fabricante, ensamblador o distribuidor autorizado, mediante una certificación específica y verificable.

¿Es necesario excluir al carrocero que aporte el respaldo directo de la marca? No se advierte por qué. Si el distribuidor certifica el vehículo base, sus condiciones de garantía, repuestos y red posventa, y el carrocero asume las adecuaciones y la responsabilidad contractual, el riesgo puede quedar cubierto por un mecanismo menos restrictivo.

¿Es proporcional convertir la calidad de distribuidor en una condición subjetiva de habilitación para un objeto que comprende adecuaciones o transformaciones? La Entidad debe demostrar por qué la titularidad de esa relación comercial es indispensable, y no limitarse a presumir que quien no es distribuidor carece de respaldo o capacidad.

La exigencia no puede mantenerse por la sola afirmación de que la marca debe responder. La finalidad legítima es asegurar el respaldo de fábrica y la reparación oportuna; la calidad comercial del proponente es apenas un medio posible para alcanzarla, no la única alternativa disponible.

IV. LA PROPIA FICHA TÉCNICA Y LOS DOCUMENTOS DE LA POLICÍA NACIONAL PERMITEN DIFERENCIAR LA GARANTÍA DEL VEHÍCULO DEL RESPALDO COMERCIAL DE LA MARCA

En los documentos técnicos de la Policía Nacional aportados como evidencia se observan formulaciones en las que la garantía técnica se estructura como un compromiso que debe manifestar el proponente: amparar el vehículo frente a defectos de fabricación, fallas de diseño o materiales, incluyendo mano de obra y repuestos, por un año sin límite de kilometraje. En esos mismos documentos, el respaldo posventa, las rutinas de mantenimiento y la red autorizada se acreditan mediante certificaciones expedidas por el ensamblador, fabricante, representante de la marca o distribuidor autorizado.

Es decir, la documentación técnica de la Policía Nacional distingue entre (i) el compromiso de garantía que asume el oferente y (ii) la certificación técnica que expide el actor autorizado de la marca para acreditar el soporte del fabricante, los repuestos y la red posventa. Esa separación es precisamente la que se solicita aplicar en este proceso.

Adicionalmente, en las fichas técnicas de Policía incorporadas en el expediente comparativo se encuentran versiones con diferencias en la antigüedad exigida para el registro de la marca del chasis (15 y 25 años). Esta variación evidencia que las fichas técnicas institucionales han tenido ajustes y formulaciones distintas según el proceso. No se invoca esa diferencia como objeto de esta observación ni se solicita modificar aquí el requisito de antigüedad de marca; se trae únicamente para mostrar que la ficha técnica debe leerse en su conjunto y que no es correcto convertir una formulación particular en una prohibición absoluta de participación de empresas carroceras.

La comparación relevante no es desconocer la ficha de Policía, sino preservar su finalidad: garantía técnica, repuestos, mantenimiento y respaldo. La alternativa propuesta mantiene esas obligaciones y fortalece su acreditación mediante compromisos documentales expresos.

V. ANTECEDENTE TULUÁ: LA POLICÍA NACIONAL PRECISÓ QUE LA ALTERNATIVA ES VIABLE SI EXISTE SOLIDARIDAD EXPRESA

Este antecedente es especialmente pertinente porque corresponde a un proceso de adquisición de vehículos tipo VAN para el traslado de personas privadas de la libertad y atención de motivos de Policía, proceso No. 290.20.3.104-2026 del Municipio de Tuluá.

Según la comunicación oficial de la Secretaría de Gobierno de Tuluá dirigida a la Policía Nacional el 6 de julio de 2026, el Comité Evaluador, mediante Acta No. 30 del 22 de junio de 2026, aceptó parcialmente una solicitud de ampliación de los mecanismos de acreditación. El pliego definitivo incorporó alternativas para que fabricantes de carrocerías inscritos en el RUNT pudieran participar aportando certificación o autorización del fabricante, distribuidor o concesionario autorizado de la marca del chasis, garantizando suministro del vehículo base, respaldo técnico, repuestos y garantías.

Posteriormente, mediante comunicación GS-2026-139801-DEVAL del 20 de julio de 2026, el Grupo de Movilidad del Departamento de Policía Valle emitió concepto técnico sobre esa modificación. La Policía precisó que la autorización comercial no puede conferir capacidad jurídica para presentar oferta —la cual se verifica conforme a las reglas ordinarias de contratación—, pero sí puede servir como mecanismo adicional para acreditar el respaldo técnico del vehículo.

La Policía fue clara en la condición para preservar el nivel de protección institucional: la alternativa es compatible con la finalidad de la ficha técnica únicamente cuando la autorización se estructure como una GARANTÍA SOLIDARIA EXPRESA, mediante la cual el titular de la marca del chasis se obligue conjuntamente con el fabricante de carrocerías por el cumplimiento íntegro de la garantía técnica sobre el vehículo terminado, entendido como una unidad funcional compuesta por chasis y carrocería. La solidaridad debe constar documentalmente en la oferta.

Este pronunciamiento es decisivo para la presente observación. No se está pidiendo aceptar una carta genérica, una autorización comercial vacía ni una simple promesa de colaboración. Se propone un mecanismo más exigente y verificable: certificación directa de la marca y compromiso solidario expreso, con alcance definido sobre el vehículo terminado, sin perjuicio de la responsabilidad del carrocero por las transformaciones ejecutadas.

La misma Policía explicó que el concesionario no puede conferir a un tercero la capacidad jurídica para ser proponente. Esa precisión no desvirtúa la alternativa: la empresa carrocera participa por su propia capacidad jurídica, experiencia y habilitación; la certificación de la marca acredita exclusivamente el respaldo técnico y la garantía. Son asuntos distintos.

VI. ANTECEDENTE MADRID: EL PLIEGO RECONOCE EXPRESAMENTE A LOS CARROCEROS COMO OFERENTES Y ADMITE CERTIFICACIONES DE LA CADENA AUTORIZADA

El Pliego Definitivo del proceso SI-006-2026 del Municipio de Madrid, cuyo objeto también comprende una VAN con adecuaciones y características especiales para fortalecer las capacidades operativas de la Policía Nacional, contiene una regulación expresa de garantía técnica, repuestos y posventa.

En las páginas 14 y 15 del pliego se exige garantía general de fábrica del vehículo por mínimo un (1) año sin límite de kilometraje; garantía de las adecuaciones especiales y equipamiento policial; y certificación expedida por el fabricante, ensamblador, distribuidor o concesionario autorizado, o por el oferente, para acreditar garantía de fábrica y respaldo de repuestos originales por diez (10) años.

El mismo documento dispone expresamente: “Se reconoce la participación de empresas especializadas en carrocerías y adecuaciones como aliados estratégicos y oferentes, siempre que se garantice que la transformación no invalida la garantía original del chasis”.

La respuesta a observaciones del proceso de Madrid también resulta ilustrativa. La Entidad no acogió la solicitud de imponer como condición universal que el oferente fuera fabricante, concesionario o distribuidor autorizado, y explicó que no encontraba justificado añadir una barrera subjetiva cuando

el respaldo técnico de marca y las obligaciones de garantía podían acreditarse efectivamente mediante la cadena autorizada. También precisó que una carta de aval de un tercero puede valorarse cuando sea congruente con los documentos del proceso, sin que por sí sola sustituya todas las condiciones que debe cumplir el oferente.
La Adenda No. 001 de ese proceso armonizó el requisito de posventa para permitir que la certificación fuera expedida por el representante legal del ensamblador, fabricante o distribuidor autorizado, según el caso. Este antecedente demuestra que es posible conservar exigencias estrictas de garantía y posventa sin obligar a que el proponente sea necesariamente el distribuidor.
Se cita este antecedente como referente de estructuración contractual y evidencia de viabilidad técnico-comercial, no como norma vinculante para el ALCALDIA DE ACACIAS.

VII. ANTECEDENTE INPEC: LA ENTIDAD EXIGE GARANTÍA DEL OFERENTE Y CERTIFICACIÓN DIRECTA DEL FABRICANTE O DISTRIBUIDOR PARA EL RESPALDO POSVENTA

En la documentación del proceso de adquisición de camionetas tipo panel con adecuaciones para el transporte de población privada de la libertad a cargo del INPEC, se establece un esquema que separa las obligaciones del oferente de las certificaciones propias de la marca.
En dicho documento, el oferente debe manifestar que asume una garantía técnica mínima de tres (3) años sin límite de kilometraje, además de mantenimiento preventivo por dos (2) años o 50.000 kilómetros. Por separado, la garantía posventa se acredita mediante certificación expedida por el departamento técnico o equivalente del ensamblador, fabricante o distribuidor autorizado, en la que conste el soporte técnico del fabricante y el suministro de repuestos por un mínimo de diez (10) años.
El documento también exige certificaciones del fabricante o distribuidor autorizado para compromisos relacionados con documentación, matrícula, entrega y calidad de los vehículos. Y contiene la precisión de que no se aceptan certificaciones de terceros para representar al fabricante ni certificaciones condicionadas o incompletas. Esta regla no impide la alternativa aquí solicitada: la carta debe ser expedida directamente por el fabricante, ensamblador o distribuidor autorizado, no por un tercero que pretenda hacerse pasar por representante de la marca. El carrocero no se atribuye esa representación; acredita su propio rol y aporta el compromiso directo del actor autorizado.
El referente del INPEC demuestra que una entidad puede exigir garantías incluso superiores a las previstas en este proceso y, al mismo tiempo, distribuir las obligaciones entre el oferente y el actor autorizado de la marca, sin convertir automáticamente la calidad de distribuidor en una condición que deba ostentar el proponente.

VIII. SOPORTE COMERCIAL DIRECTO: COMUNICACIÓN DE ALIANZA MOTOR S.A. DIRIGIDA AL ALCALDIA DE ACACIAS

Se aporta como soporte especialmente relevante la comunicación de Alianza Motor S.A., distribuidor autorizado Renault, fechada el 10 de noviembre de 2026 y dirigida expresamente al ALCALDIA DE ACACIAS – Secretaría de Seguridad, dentro del proceso SS-SA-176-2026.
En ella, el distribuidor explica que su actividad consiste en comercializar vehículos nuevos, repuestos y prestar servicios de garantía de fábrica y posventa; mientras que la adecuación, modificación o transformación corresponde a empresas carroceras especializadas, con actividad económica, experiencia y capacidad técnica diferentes.
Alianza Motor señala que, en los términos definidos por la marca, puede certificar al proponente carrocero para que el chasis o vehículo no pierda las garantías exigidas por la Entidad. Explica que la garantía del fabricante, a través de su red autorizada, se complementa con la garantía que el proponente otorga por los trabajos de adecuación, modificación o transformación. De esta manera, la Entidad cuenta con dos coberturas diferenciadas y complementarias.
La comunicación no se presenta como una autorización genérica ni como prueba de que cualquier transformación conserve automáticamente toda garantía. Su valor probatorio consiste en demostrar que un distribuidor autorizado que interviene en el mercado del proceso reconoce la separación de actividades y confirma que existe un mecanismo real para certificar al carrocero bajo las condiciones

de la marca. Para el estándar reforzado que aquí se propone, dicha certificación deberá incluir el compromiso expreso y solidario que corresponda.

IX. INCONSISTENCIA Y FALTA DE NECESIDAD DE LA RESTRICCIÓN EN EL PROCESO

El propio anexo técnico del proceso permite que el mantenimiento y la posventa se soporten mediante la red de concesionarios y talleres autorizados de la marca, con certificaciones del ensamblador, fabricante o distribuidor. Además, asigna al contratista responsabilidades por la ejecución del mantenimiento y por los daños derivados de su omisión o ejecución deficiente.
Por tanto, el proceso ya reconoce que determinadas prestaciones especializadas se ejecutan a través de la red autorizada de la marca y que el contratista conserva responsabilidad frente a la Entidad. No se advierte una razón técnica suficiente para admitir esa articulación en materia de mantenimiento y, al mismo tiempo, impedirla como mecanismo de acreditación del respaldo del vehículo base.
La exigencia actual produce una restricción innecesaria: deja por fuera a empresas cuya actividad principal y experiencia están precisamente en la fabricación de carrocerías, adecuaciones y transformaciones, aunque puedan presentar un vehículo base suministrado por un distribuidor autorizado, con certificación de procedencia, garantía, repuestos y posventa. La restricción no mejora por sí misma la calidad de la transformación ni prueba que el proponente tenga capacidad para ejecutarla.
La Entidad debe evaluar la capacidad real de cumplir el objeto, no sustituir esa evaluación por una condición de identidad comercial que puede no guardar correspondencia con la actividad especializada que demanda el contrato. Lo contrario puede reducir injustificadamente la pluralidad de oferentes, limitar la concurrencia y afectar la posibilidad de recibir ofertas de empresas carroceras técnicamente idóneas.

X. EL ESQUEMA PROPUESTO NO DEBILITA LA GARANTÍA: LA HACE EXPRESA, TRAZABLE Y EXIGIBLE

Se propone que la distribución de responsabilidades quede expresamente definida de la siguiente manera:

Actor	Obligación verificable	Soporte exigible
Fabricante / titular de marca o representante autorizado con facultad suficiente	Respaldo del vehículo base, garantía de fábrica y condiciones para conservarla después de la transformación; compromiso solidario expreso cuando se exija garantía integral del vehículo terminado.	Certificación directa, identificando marca, chasis, modelo, transformador, alcance de la garantía, repuestos y red autorizada; compromiso solidario claro y verificable.
Carrocero / transformador / integrador	Ejecución de las adecuaciones, calidad de materiales, mano de obra, instalaciones, sistemas y funcionamiento de la transformación.	Garantía propia sobre carrocería y adecuaciones; certificación de no afectación de garantía de fábrica y aceptación de responsabilidad contractual.
Proponente / contratista	Entrega del vehículo terminado conforme al anexo, cumplimiento integral del contrato y atención de reclamaciones ante el Municipio.	Carta de compromiso contractual y garantía técnica en los términos exigidos por el proceso.
Red autorizada de posventa	Mantenimiento, diagnóstico, reparación, suministro de repuestos y atención conforme a lineamientos de la marca.	Certificación de red, talleres, cobertura, canales de atención y disponibilidad de repuestos.

Con este esquema la Entidad no queda expuesta a una autorización informal. Por el contrario, recibe un documento de la marca con obligaciones concretas y una obligación contractual clara del adjudicatario. La solidaridad deberá ser expresa, pues no se presume, y deberá identificar con precisión el alcance de la obligación asumida por el titular de la marca o por el representante autorizado que cuente con facultades suficientes.

XI. TEXTO CONCRETO QUE SE SOLICITA INCORPORAR EN EL ANEXO TÉCNICO

Solicitamos sustituir la frase que exige que el proponente sea concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante, por el siguiente texto:
"RESPALDO TÉCNICO Y GARANTÍA DEL VEHÍCULO. El proponente deberá garantizar que el vehículo ofertado cuenta con respaldo técnico, garantía de fábrica, disponibilidad de repuestos originales y acceso a la red de servicio posventa autorizada de la marca, en los términos y por los plazos exigidos en el presente proceso.

Este requisito podrá acreditarse por cualquiera de las siguientes modalidades:
a) Cuando el proponente sea fabricante, ensamblador, concesionario autorizado o distribuidor autorizado de la marca del vehículo ofertado, mediante los documentos que acrediten dicha calidad y los compromisos de garantía, repuestos y posventa exigidos.
b) Cuando el proponente sea fabricante de carrocerías, carrocero, transformador o integrador vehicular, mediante certificación o compromiso expedido directamente por el fabricante, ensamblador, titular de la marca del chasis o concesionario/distribuidor autorizado con facultad suficiente, en el que se identifique el vehículo base y se acredite su procedencia, suministro, respaldo de fábrica, disponibilidad de repuestos originales, acceso a la red autorizada y las condiciones técnicas que deben observarse para que la transformación no invalide la garantía original.

En esta segunda modalidad, cuando el vehículo esté destinado al servicio de la Policía Nacional o la ficha técnica institucional exija respaldo integral del vehículo terminado, la certificación deberá contener un compromiso expreso, claro y verificable de responsabilidad solidaria del titular de la marca del chasis —o del fabricante/ensamblador o representante autorizado con facultad suficiente— junto con el fabricante de carrocerías o transformador, respecto del cumplimiento de la garantía técnica del vehículo terminado, entendido como una unidad funcional compuesta por chasis y carrocería, en el alcance que se defina en el documento de garantía.

En todos los casos, el proponente será responsable frente a la Entidad por la entrega del vehículo terminado, el cumplimiento integral de las especificaciones técnicas, la ejecución de las adecuaciones a su cargo, la garantía de los trabajos, componentes y elementos suministrados por él, y la atención oportuna de las obligaciones contractuales. La certificación de la marca no sustituye la capacidad jurídica del proponente ni lo releva de sus obligaciones frente al Municipio.

La garantía técnica del vehículo deberá cubrir, como mínimo, los defectos de fabricación, fallas de diseño o materiales, incluyendo mano de obra y repuestos, por el plazo mínimo de un (1) año sin límite de kilometraje, contado a partir del recibo a satisfacción, sin costo adicional para la Entidad. La garantía de las adecuaciones y transformaciones será asumida por el proponente por el término y condiciones establecidos en el presente proceso."

Observación sobre los indicadores financieros y el umbral de cobertura de intereses

Respetuosamente solicitamos a la Entidad aclarar los criterios establecidos para los indicadores, respectivamente y teniendo en cuenta que la cuantía del proceso no es de un valor tal que requiera una capacidad financiera y/u organizacional de tal tamaño invitando a empresas MIPYME a su participación.

De acuerdo con la práctica habitual en los procesos de contratación estatal y con lo dispuesto en el Registro Único de Proponentes (RUP), los umbrales de COBERTURA DE INTERESES suelen fijarse en valores iguales o superiores a dos (2). En este caso, los valores exigidos resultan *elevados y poco comunes en el mercado*, pues implican niveles de COBERTURA que exceden los márgenes ordinarios de operación de la mayoría de empresas, incluso aquellas con una situación financiera sólida.

En ese sentido, solicitamos respetuosamente a la Entidad:

a. Revisar la pertinencia de dichos valores, de manera que se ajusten a parámetros razonables y acordes con la realidad empresarial del sector y fijarse en valores iguales o superiores a dos (2).

De esta forma, se garantizaría la libre concurrencia de oferentes y la participación de empresas financieramente sanas, evitando restricciones que podrían limitar injustificadamente la pluralidad de proponentes, esto en virtud de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva consagrados en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, resulta necesario que los requisitos habilitantes guarden proporcionalidad y razonabilidad frente al objeto contractual. Exigir estos indicadores podría restringir injustificadamente la participación de oferentes idóneos, contrariando el deber de promover la pluralidad de proponentes de acuerdo al Principio de transparencia (Ley 80/93, art. 24), Principio de libre concurrencia (Ley 1150/07), y Principio de selección objetiva (Ley 80/93, art. 29).

Observación sobre la base gravable de las estampillas y los tributos aplicables durante la ejecución contractual

En el proyecto de pliego de condiciones no se establece de manera expresa si la retención por concepto de estampillas departamentales se liquidará sobre el valor total de la oferta incluyendo el IVA, o sobre el valor antes de IVA (base gravable del contrato, sin el componente tributario del impuesto sobre las ventas).

Esta precisión resulta determinante para la estructuración económica de la propuesta, y no es un asunto menor: la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) ha sido reiterativa en que los impuestos generados por un hecho económico, por su propia naturaleza, no pueden constituir base para liquidar otros tributos (Oficio DIAN 13288 de 2025; Oficio DIAN 22515 de 2019). En el mismo sentido, el Consejo de Estado ha reconocido expresamente que liquidar estampillas incluyendo el IVA dentro de la base gravable constituye un cobro en exceso, ordenando su recálculo sobre el valor del contrato sin dicho impuesto.

Adicionalmente, tomar el IVA como parte de la base gravable de la estampilla configura una doble tributación sobre un mismo hecho económico (impuesto sobre impuesto), contraria a los principios de equidad y justicia tributaria del artículo 363 de la Constitución Política, en la medida en que el IVA es un valor que el contratista únicamente recauda y traslada a la DIAN —no hace parte de su ingreso ni de la contraprestación real del contrato— y por tanto no debería incrementar artificialmente la base sobre la que se calculan otros gravámenes.

Con fundamento en lo anterior, solicitamos respetuosamente a la entidad:

1. Precisar en el pliego definitivo, de manera expresa, cuál es la base gravable para la liquidación y retención de las estampillas departamentales aplicables a este proceso, indicando la ordenanza o acuerdo que las crea y regula.
2. Confirmar que dicha base gravable corresponderá al valor del contrato antes de IVA, en concordancia con la doctrina de la DIAN y la jurisprudencia del Consejo de Estado citadas, evitando que se grave un impuesto sobre otro impuesto.

3. En caso de que la entidad considere procedente incluir el IVA dentro de la base de retención, indicar expresamente el fundamento normativo (ordenanza/acuerdo) que lo autoriza de forma diferente a la regla general antes descrita.

Observación sobre la acreditación del pago de la garantía de seriedad de la oferta

De acuerdo a los documentos del proceso, en el pliego de condiciones, solicitamos a la entidad aclarar si es necesario o no presentar el recibo de pago de la póliza, toda vez que se tiene un convenio con las aseguradoras en el que se precisa que la garantía no expirará por falta de pago de la prima de la póliza o de los certificados o anexos que se pidan con fundamento en ella o por revocación unilateral por parte del tomador o de la compañía, siendo esta una conveniencia empresarial en el que las pólizas se pagan por grupos, o fechas específicas sin tener que pagar en cada proceso, en cada fecha, y que estas no pierden validez por no pago inmediato.

Observación sobre la experiencia general y específica

De acuerdo a los documentos del proceso, en el pliego de condiciones, solicitamos a la entidad aclarar si la experiencia específica puede estar dentro de la experiencia general, o si por el contrario, cada contrato o certificación de la experiencia general debe ser totalmente diferente de la experiencia específica.

Observación sobre la eventual limitación territorial de la convocatoria a MiPymes

Solicitamos respetuosamente a la Entidad confirmar si el presente proceso se encuentra limitado a MiPymes domiciliadas en el departamento en el que se ejecutará el contrato y, de ser así, indicar expresamente el acto, aviso o documento del proceso en el que se adoptó la limitación, así como la verificación de los presupuestos legales que la sustentan.

El artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el Decreto 1860 de 2021, establece los presupuestos para limitar convocatorias a MiPymes colombianas, entre ellos el umbral de cuantía aplicable y la recepción oportuna de solicitudes de al menos dos MiPymes que cumplan las condiciones normativas. A su vez, el artículo 2.2.1.2.4.2.3 permite —no impone automáticamente— la limitación territorial a MiPymes domiciliadas en el departamento o municipio de ejecución, por lo que la decisión debe adoptarse de manera motivada y con sustento en los estudios del sector. En ese sentido, el Concepto C-538 de 2025 de Colombia Compra Eficiente ha explicado que la limitación territorial requiere verificar armónicamente los presupuestos de ambas disposiciones.

En caso de que no se encuentren acreditados los requisitos legales para la limitación, solicitamos que se elimine cualquier restricción territorial y se permita la participación de MiPymes y demás proponentes habilitados con domicilio en cualquier lugar del territorio nacional. Si la Entidad considera que procede mantenerla, solicitamos publicar la justificación correspondiente y precisar su alcance, con el fin de garantizar reglas claras, transparencia, igualdad de oportunidades y selección objetiva, conforme a los artículos 13, 209 y 333 de la Constitución Política y a los principios de la Ley 80 de 1993.

XIII. CONCLUSIÓN

Las observaciones no buscan flexibilizar la garantía ni permitir que un tercero sin respaldo represente a una marca. Busca que el proceso reconozca la estructura real del suministro de vehículos transformados: el fabricante o su red autorizada respalda el vehículo base; el carrocero ejecuta y garantiza la transformación; y el contratista responde integralmente ante la Entidad. Cuando se requiera garantía sobre el vehículo terminado, el compromiso solidario expreso permite conservar el nivel de protección técnica señalado por la propia Policía Nacional.

Los antecedentes de la Policía Nacional, el INPEC, el Municipio de Madrid y el proceso de Tuluá, sumados a la comunicación de Alianza Motor S.A. dirigida directamente a este Municipio, demuestran que existen mecanismos concretos para acreditar el respaldo de fábrica sin imponer que el carrocero sea, además, concesionario o distribuidor. La exigencia actual debe corregirse para que la selección se concentre en la capacidad real de cumplir el objeto y en la suficiencia de las garantías, no en una condición comercial que puede acreditarse legítimamente a través de la cadena autorizada.
Por lo anterior, solicitamos acoger integralmente esta observación y ajustar el Anexo Técnico en los términos propuestos, garantizando la pluralidad de oferentes, la libre concurrencia, la selección objetiva y, especialmente, la protección efectiva de los intereses del Municipio y de los organismos de seguridad destinatarios de los vehículos.

JULIO ALBERTO GÓMEZ PÉREZ
CC 19.477.529
REPRESENTANTE LEGAL
INVERSIONES CARCONDOR SAS
NIT. 900.223.905-2
Carrera 22 A # 43 - 69 Sur - Bogotá
info@carroceriascondor.com.co
601 279 10 49 - 310 563 69 08

REUNIÓN COMITÉ ORIDINARIO

ACTA No 41

ASUNTO: lectura y respuesta de observaciones presentadas al pliego definitivo de condiciones del proceso **290.20.3.104** que tiene por objeto: COMPRAVENTA DE DOS (2) VEHICULOS TIPO VAN UNIFORMADAS PARA EL TRASLADO DE PERSONAS PRIVADAS DE LA LIBERTAD O PARA LA ATENCION DE MOTIVOS DE LA POLICIA, EN EL MARCO DEL PROYECTO FORTALECIMIENTO DE LOS MECANISMOS DE SEGURIDAD EN EL MUNICIPIO DE TULUA FONSET 2026

Fecha:	28 de julio de 2026
Hora:	14:00 horas a 15:00 horas
Lugar:	Secretaría de Gobierno, Convivencia y Seguridad
N° Acta:	**41** (CODIGO INTERNO OFICINA ASESORA JURÍDICA)

ASISTENTES:

José Martín Hincapié Álvarez
Secretario de Gobierno, Convivencia y Seguridad

Oscar Eduardo Calambas Marín
Secretario de Hacienda

Gustavo Adolfo Hurtado Candamil
Jefe Oficina Asesora Jurídica

AUSENTES: No hubo ausentes.

ORDEN DEL DÍA:

A. Lectura de las observaciones
B. Respuestas observaciones
C. Conclusiones y apreciaciones

DESARROLLO

A Y B. LECTURA DE LAS OBSERVACIONES Y RESPUESTA A LAS MISMAS: El Secretario de Gobierno, Convivencia y Seguridad, certifica que se presentaron observaciones al proyecto de pliegos No **290.20.3.104-2026**, a través del módulo de mensajes y observaciones de la Plataforma del SECOP II así:

ENTIDAD 1	OBSERVACIONES	RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES
EPIA SAS **JHON FREDY EPIA MAYOR** ***(3/07/2026 5:00:50 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*** **CO1.MSG.9671127**	**OBSERVACION No 1.** Se evidencia que en el pliego de condiciones se solicita que para acreditar el cumplimiento de los requisitos habilitantes puede ser con los mejores indicadores de los últimos tres (3) años. Revisado el numeral 3.6.12. Registro Único de Proponentes – RUP, se observa que la Entidad incluyó la siguiente nota: "Los oferentes podrán acreditar el cumplimiento de estos requisitos habilitantes con los mejores indicadores de los últimos tres (3) años." Al respecto, solicitamos respetuosamente a la Entidad revisar y ajustar dicha disposición, toda vez que la posibilidad de acreditar los indicadores de capacidad financiera y organizacional con base en el mejor año fiscal de los últimos tres (3) años correspondía a una medida transitoria adoptada en el marco de los Decretos 399 de 2021, 579 de 2021 y 1041 de 2022, expedidos con ocasión de la reactivación económica posterior a la emergencia generada por el COVID-19. No obstante, dicha medida tuvo aplicación temporal y fue extendida únicamente hasta la vigencia 2023, por lo cual actualmente no resulta procedente mantener en el pliego una regla que permita acreditar los requisitos habilitantes financieros y organizacionales con los mejores indicadores de los últimos tres (3) años. En consecuencia, para los procesos adelantados con posterioridad a la pérdida de vigencia de dicha medida transitoria, la verificación de los indicadores financieros y organizacionales debe realizarse conforme a las reglas generales del Decreto 1082 de 2015, esto es, con base en la información vigente, en firme y aplicable contenida en el Registro Único de Proponentes — RUP—. Adicionalmente, se solicita revisar la referencia efectuada en el mismo numeral, en cuanto exige que el RUP se encuentre "renovado al 2024, con corte a diciembre 31 de 2023", toda vez que dicha exigencia podría no corresponder a la vigencia actual del proceso ni a la información financiera que debe encontrarse registrada y en firme para efectos de la evaluación.	Una vez analizado su contenido, se permite manifestar que no accede a la solicitud de modificación del numeral 3.6.12 del Pliego de Condiciones, por las siguientes consideraciones jurídicas y técnicas: En primer lugar, es preciso señalar que el presente proceso de selección se encuentra regulado por los principios previstos en los artículos 24, 25 y 30 de la Ley 80 de 1993, así como por las disposiciones contenidas en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, normas que otorgan a las entidades estatales la competencia para estructurar los requisitos habilitantes conforme a la naturaleza, objeto, cuantía y riesgos del contrato, siempre que estos sean objetivos, proporcionales y adecuados para garantizar la selección objetiva del contratista. El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece que la capacidad jurídica, financiera, organizacional y la experiencia constituyen requisitos habilitantes cuya finalidad consiste en verificar que los proponentes cuentan con las condiciones mínimas para ejecutar el contrato, precisando igualmente que tales requisitos no otorgan puntaje, sino que únicamente determinan la aptitud del oferente para participar en el proceso. De igual manera, el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 dispone que la información financiera y organizacional que reposa en el Registro Único de Proponentes constituye el soporte para la verificación de dichos requisitos, correspondiendo a cada entidad estatal definir los indicadores y los niveles mínimos exigibles de acuerdo con el análisis efectuado durante la elaboración de los estudios previos. En ese sentido, la estructuración de los requisitos habilitantes obedece al análisis realizado por la Entidad durante la etapa de planeación contractual, en cumplimiento del principio de planeación previsto en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y desarrollado en el

	Por lo anterior, solicitamos respetuosamente a la Entidad eliminar o ajustar la nota citada, así como adecuar el numeral 3.6.12 del pliego de condiciones a la normativa actualmente vigente, con el fin de evitar confusiones en la evaluación de los requisitos habilitantes y garantizar la seguridad jurídica, transparencia y selección objetiva del proceso.	Decreto 1082 de 2015, determinándose que la exigencia prevista en el pliego no restringe la participación ni desconoce los principios de igualdad, transparencia y selección objetiva. Ahora bien, respecto de la afirmación del observante según la cual la posibilidad de acreditar los indicadores financieros con el mejor año de los últimos tres (3) años obedeció a una medida transitoria derivada de la emergencia sanitaria, la Entidad reconoce que dicha medida fue establecida mediante los decretos expedidos por el Gobierno Nacional durante el periodo de reactivación económica. No obstante, la inclusión de dicha nota dentro del numeral correspondiente no modifica los criterios sustanciales de evaluación, ni implica el desconocimiento de la información vigente contenida en el Registro Único de Proponentes. En efecto, la verificación de los requisitos habilitantes financieros y organizacionales se realizará exclusivamente con fundamento en la información que repose en el Registro Único de Proponentes vigente y en firme, conforme lo dispone el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, modificado por la Ley 1882 de 2018, y las reglas contenidas en el Decreto 1082 de 2015. Así mismo, la Entidad considera pertinente precisar que la referencia incluida en el numeral 3.6.12 relacionada con la renovación del RUP corresponde a un aspecto meramente formal de redacción que no altera el contenido material del requisito habilitante, toda vez que durante la evaluación únicamente se tendrá en cuenta la información vigente y en firme registrada en el RUP al momento del cierre del proceso, conforme a la normatividad aplicable. En este sentido, resulta pertinente recordar que Colombia Compra Eficiente ha señalado, a través de sus conceptos y lineamientos sobre requisitos habilitantes, que corresponde a las entidades estatales definir las condiciones de participación dentro del marco de la autonomía administrativa y del principio de planeación, siempre que estas respeten los principios de proporcionalidad, igualdad, libre concurrencia y selección objetiva. Por lo anterior, la Entidad concluye que la observación presentada no evidencia una vulneración de la normativa vigente ni de los principios que rigen la contratación estatal, razón por la cual no se considera procedente

		modificar el Pliego de Condiciones en los términos solicitados. En consecuencia, NO SE ACEPTA LA OBSERVACIÓN y el proceso continuará conforme a las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones, sin perjuicio de que la evaluación de los requisitos habilitantes se efectúe con base en la información vigente y en firme del Registro Único de Proponentes, de conformidad con la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.
EPIA SAS **JHON FREDY EPIA MAYOR** ***(3/07/2026 5:00:50 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)*** **CO1.MSG.9671127**	**OBSERVACIÓN No.2** Observación al numeral 3.8. Experiencia – Requisito habilitante Revisado el numeral 3.8. Experiencia – Requisito habilitante, se evidencia que la Entidad únicamente exige acreditar "idoneidad y experiencia relacionada", sin establecer de manera clara y precisa una experiencia específica asociada al tipo de vehículos objeto del proceso. Al respecto, solicitamos respetuosamente a la Entidad ajustar dicho requisito, con el fin de exigir que los proponentes acrediten experiencia específica en el suministro, adecuación y/o transformación de vehículos tipo van uniformados, destinados al traslado de personas privadas de la libertad o a la atención de motivos de policía. Lo anterior resulta necesario teniendo en cuenta que los vehículos objeto del proceso no corresponden a vehículos convencionales de pasajeros o carga, sino a unidades con condiciones técnicas especiales, asociadas a seguridad, adecuaciones internas, sistemas de comunicación, perifoneo, luces, uniformidad institucional y demás componentes propios de vehículos destinados al traslado de personas privadas de la libertad o para la atención de motivos de Policía. En ese sentido, la experiencia específica permite garantizar que el futuro contratista cuente con la idoneidad técnica, operativa y logística suficiente para cumplir adecuadamente con las especificaciones exigidas por la Entidad, reduciendo riesgos de incumplimiento, retrasos, deficiencias en la adecuación o entrega de vehículos que no satisfagan las necesidades institucionales. Así mismo, establecer una experiencia específica guarda relación directa con el objeto contractual y contribuye a la selección objetiva, en la medida en que permite verificar que los oferentes hayan ejecutado contratos directamente relacionados al presente proceso, particularmente en vehículos con destinación especial para fuerza pública y traslado de personas privadas de la libertad, todo en relación con los	Analizada la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que no accede a la modificación solicitada respecto del requisito habilitante de experiencia, por las siguientes consideraciones: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, la experiencia constituye un requisito habilitante destinado exclusivamente a verificar que el proponente cuenta con la capacidad para ejecutar el objeto contractual, razón por la cual su definición debe obedecer a criterios de objetividad, proporcionalidad y relación directa con el objeto del contrato, sin que pueda convertirse en un mecanismo que limite injustificadamente la participación de los interesados. En concordancia con lo anterior, el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 dispone que las entidades estatales deben establecer los requisitos habilitantes teniendo en cuenta la naturaleza, el valor, el riesgo y la complejidad del proceso de contratación, observando siempre los principios de proporcionalidad y selección objetiva. Así mismo, el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 establece el principio de transparencia, conforme al cual los pliegos de condiciones deben garantizar la participación de los interesados en igualdad de oportunidades, evitando la incorporación de exigencias que restrinjan la libre concurrencia o favorezcan a determinados participantes sin una justificación técnica y jurídica suficiente. En desarrollo de estos principios, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 dispone que los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales al objeto contractual y no podrán utilizarse como factores de calificación ni estructurarse de manera que limiten la competencia sin fundamento objetivo.

	vehículos que se pretenden adquirir. Por lo anterior, solicitamos respetuosamente que el numeral sea ajustado en los siguientes términos o en uno similar: "El proponente deberá acreditar experiencia específica mediante certificaciones, actas de liquidación o documentos equivalentes de contratos ejecutados cuyo objeto o alcance comprenda el suministro, adecuación, transformación y/o entrega de vehículos tipo van uniformadas para el traslado de personas privadas de la libertad o para la atención de motivos de Policía. Este ajuste permitiría que la experiencia exigida sea proporcional, pertinente y coherente con las características técnicas y funcionales de los vehículos que se pretenden adquirir.	En el presente proceso, la Entidad estructuró el requisito de experiencia con fundamento en el estudio del sector, el análisis de riesgos y la necesidad que se pretende satisfacer, determinando que la acreditación de experiencia relacionada con el suministro de vehículos resulta suficiente para verificar la idoneidad técnica del futuro contratista. Debe precisarse que el objeto contractual corresponde a la compraventa de dos (2) vehículos tipo VAN uniformados, cuyas adecuaciones técnicas, características funcionales y especificaciones de fabricación se encuentran plenamente definidas en el Anexo Técnico del proceso contractual. En consecuencia, el cumplimiento de dichas especificaciones constituye una obligación contractual cuyo control corresponde a la etapa de ejecución y supervisión del contrato, mas no un elemento que deba trasladarse necesariamente al requisito habilitante de experiencia. La Entidad considera que exigir exclusivamente experiencia en el suministro, adecuación o transformación de vehículos destinados al traslado de personas privadas de la libertad o para la atención de motivos de Policía implicaría restringir la pluralidad de oferentes, al limitar la participación únicamente a quienes hayan ejecutado contratos con una destinación institucional específica, circunstancia que no resulta indispensable para garantizar la adecuada ejecución del contrato. En este sentido, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido de manera reiterada que los requisitos habilitantes deben guardar una relación de proporcionalidad con el objeto contractual y no pueden convertirse en barreras injustificadas de acceso a los procesos de selección, toda vez que ello vulneraría los principios de igualdad, libre concurrencia y selección objetiva previstos en la contratación estatal. De igual manera, Colombia Compra Eficiente ha señalado en sus guías sobre requisitos habilitantes que la experiencia exigida debe ser adecuada para demostrar la capacidad del proponente, sin llegar a exigir antecedentes idénticos al objeto contractual cuando ello no resulte estrictamente necesario para asegurar la correcta ejecución del contrato, pues tales exigencias pueden restringir injustificadamente la competencia.

		Debe resaltarse, además, que el mercado nacional de comercialización de vehículos especiales opera, en múltiples casos, a través de fabricantes, ensambladores, concesionarios y distribuidores autorizados que cuentan con la capacidad de suministrar vehículos conforme a especificaciones técnicas determinadas, aun cuando los contratos previamente ejecutados no hayan estado destinados exclusivamente al traslado de personas privadas de la libertad o a la atención de motivos de Policía. En consecuencia, exigir dicha especialidad no constituye un criterio indispensable para acreditar la capacidad del futuro contratista. Por otra parte, la Entidad verificó durante la etapa de planeación que el requisito de experiencia previsto en el pliego de condiciones resulta suficiente para mitigar los riesgos identificados y garantizar la ejecución del contrato, sin imponer restricciones que afecten la pluralidad de oferentes, en cumplimiento de los principios de economía, transparencia y selección objetiva consagrados en los artículos 24 y 25 de la Ley 80 de 1993. En consecuencia, la Entidad concluye que la modificación solicitada no resulta procedente, por cuanto la experiencia específica propuesta por el observante constituye una exigencia más restrictiva que la inicialmente prevista por la Administración, sin que exista fundamento técnico o jurídico que demuestre su necesidad para garantizar la correcta ejecución del contrato. Por las razones anteriormente expuestas, NO SE ACEPTA LA OBSERVACIÓN, manteniéndose inalterado el numeral 3.8 del Pliego de Condiciones.
	OBSERVACION No.3 Solicitud de Certificación de garantía del servicio Posventa: En atención a lo establecido en la ficha técnica actual de la policía Nacional, "VEHICULO CAMIONETA TIPO VAN (PASAJEROS Y CARGA) ET-MPN-006-A3" ítem "Garantía técnica del vehículo": Observación frente al cumplimiento de la ficha técnica expedida por la Policía Nacional Garantía técnica del vehículo: Una vez revisada la ficha técnica adjunta al proceso, expedida por la Policía Nacional, se evidencia que en	La Secretaría de Gobierno, Convivencia y Seguridad del Municipio de Tuluá analizó integralmente la observación presentada, así como los argumentos técnicos y jurídicos expuestos por el interesado, concluyendo que no resulta procedente modificar nuevamente el Pliego de Condiciones, por las razones que se exponen a continuación. En primer lugar, la Entidad recuerda que la modificación incorporada al Pliego Definitivo mediante Acta del Comité Evaluador No. 30 del 22 de junio de 2026 no obedeció a una flexibilización de las condiciones técnicas exigidas para los vehículos objeto de adquisición, sino al ejercicio de la facultad de

	el ítem correspondiente a la garantía técnica del vehículo se establece expresamente que el proponente deberá ser concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante, con el fin de garantizar el amparo de los vehículos frente a posibles defectos de fabricación, fallas de diseño, materiales, mano de obra, repuestos y demás condiciones asociadas a la garantía técnica exigida. En ese sentido, solicitamos respetuosamente a la Entidad que dicho requisito sea mantenido y exigido de manera expresa dentro de los documentos del proceso, en atención a que hace parte integral de la ficha técnica elaborada por la Policía Nacional y constituye una condición técnica necesaria para asegurar la correcta ejecución del contrato y la entrega de los vehículos conforme a los estándares requeridos por dicha institución. Lo anterior resulta relevante, toda vez que la calidad de "concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante" permite acreditar que el proponente cuenta con el respaldo de la marca, acceso a repuestos originales, soporte técnico, servicio posventa, garantía de fábrica y capacidad para responder adecuadamente por los vehículos suministrados y sus componentes. Así mismo, debe tenerse en cuenta que este requisito no corresponde a una condición accesoria o meramente formal, sino a una exigencia técnica prevista por la Policía Nacional para el cumplimiento de las condiciones de entrega, garantía y operación de los vehículos. Por lo tanto, su eliminación, flexibilización o modificación podría afectar la finalidad del requerimiento técnico y generar riesgos frente al respaldo, mantenimiento y garantía de los automotores. En consecuencia, solicitamos respetuosamente a la Entidad ajustar o complementar los documentos del proceso, de manera que se exija expresamente que el proponente acredite su condición de "concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante", conforme a lo previsto en la ficha técnica expedida por la Policía Nacional. La exigencia anteriormente citada no corresponde a un requisito genérico relacionado únicamente con la calidad de concesionario autorizado, sino a una obligación específica consistente en acreditar expresamente el respaldo técnico y el servicio posventa para los vehículos efectivamente ofertados dentro del proceso de contratación. El requisito Garantía del servicio postventa debía encontrarse plenamente acreditado desde el momento del cierre de la propuesta, mediante certificación expedida por el representante legal del ensamblador o fabricante, respecto de los vehículos que se pretenden ofertar, respetando la cadena de comercialización de vehículos, especificando claramente el soporte técnico	configuración de los requisitos de participación que el ordenamiento jurídico reconoce a las entidades estatales, en aplicación de los principios de libre concurrencia, pluralidad de oferentes, selección objetiva, proporcionalidad y razonabilidad previstos en los artículos 24 y 25 de la Ley 80 de 1993, el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. En dicha oportunidad la Entidad aceptó parcialmente una observación presentada durante la etapa de proyecto de pliego, incorporando mecanismos alternativos para acreditar el respaldo técnico del vehículo ofertado, manteniendo en todos los casos la obligación de garantizar, El respaldo del fabricante de la marca del chasis; La garantía técnica del vehículo; La disponibilidad de repuestos originales; el servicio postventa; El mantenimiento; y el soporte técnico durante el término de garantía exigido. En consecuencia, la modificación introducida nunca eliminó el respaldo institucional exigido para los vehículos, sino que amplió las formas mediante las cuales dicho respaldo puede acreditarse documentalmente. No obstante lo anterior, y atendiendo que la observación formulada por EPIA S.A.S. cuestiona la interpretación de una ficha técnica elaborada por la Policía Nacional, esta Entidad, mediante oficio radicado **CAIC S-28776** del 6 de julio de 2026, solicitó concepto técnico oficial al Departamento de Policía Valle, por ser la autoridad que elaboró las especificaciones técnicas objeto del proceso. Como resultado de dicha consulta, el Grupo de Movilidad del Departamento de Policía Valle, mediante concepto técnico radicado **CAIC E-20443** del 14 de julio de 2026, concluyó expresamente que la modificación adoptada por el Municipio resulta compatible con la ficha técnica institucional y no afecta las condiciones de garantía técnica del vehículo. En dicho concepto la Policía Nacional precisó, entre otros aspectos, que: la finalidad del requisito consistente en acreditar la calidad de fabricante, distribuidor o concesionario autorizado consiste en garantizar la existencia de un responsable único, identificable y solvente frente al cumplimiento de las obligaciones derivadas de la garantía técnica del vehículo; la

	del fabricante y el suministro de repuestos para los vehículos ofrecidos por un término mínimo de diez (10) años. Nos permitimos indicar a la entidad que un concesionario no puede emitir concesiones o autorizaciones a un proponente para la presentación de una oferta, pues no respalda la misma, no cuenta con la capacidad jurídica para hacerlo. Lo anterior, con el fin de garantizar coherencia entre el pliego de condiciones, los estudios previos y la ficha técnica del proceso, así como asegurar el cumplimiento integral de los requisitos técnicos exigidos para la adquisición y entrega de los vehículos.	posibilidad de admitir fabricantes de carrocerías inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, siempre que exista autorización expresa del fabricante, distribuidor o concesionario autorizado del chasis, resulta técnicamente compatible con la ficha técnica institucional, siempre que dicha autorización garantice el respaldo del fabricante, la disponibilidad de repuestos, el mantenimiento y el servicio postventa; la autorización otorgada por el fabricante, distribuidor o concesionario autorizado no constituye una delegación de la capacidad jurídica para contratar con el Estado, sino un mecanismo documental para acreditar el respaldo técnico y comercial del vehículo ofertado; la capacidad para contratar con el Estado continúa acreditándose mediante los mecanismos previstos en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 y en el Registro Único de Proponentes, razón por la cual la autorización comercial no sustituye los requisitos habilitantes exigidos por la legislación colombiana; la modificación introducida por el Municipio preserva el nivel de respaldo técnico originalmente previsto en la ficha técnica institucional y mantiene la responsabilidad solidaria entre quienes intervienen en el suministro del vehículo, siempre que dicha solidaridad quede expresamente documentada dentro de la oferta. En consecuencia, el concepto emitido por la autoridad técnica que elaboró la ficha técnica desvirtúa el argumento expuesto por el observante, según el cual la modificación realizada por la Entidad desconocería las condiciones técnicas previstas por la Policía Nacional. Por el contrario, el concepto técnico confirma que la interpretación adoptada por el Municipio mantiene íntegramente las exigencias funcionales de garantía, respaldo del fabricante, mantenimiento, suministro de repuestos y servicio postventa previstas para los vehículos objeto del presente proceso contractual. Adicionalmente, la Entidad considera que la interpretación propuesta por el observante conduciría a restringir injustificadamente la participación de potenciales oferentes que, aun sin ostentar directamente la calidad de fabricante, distribuidor o concesionario autorizado, cuentan con autorización expresa y respaldo del titular de la marca del chasis para suministrar los vehículos, circunstancia que incrementa la pluralidad de oferentes sin

		sacrificar la calidad técnica de los bienes requeridos. Lo anterior resulta plenamente compatible con los principios de libre concurrencia, igualdad, transparencia y selección objetiva previstos en los artículos 24 y 29 de la Ley 80 de 1993, así como con el principio de proporcionalidad de los requisitos habilitantes desarrollado por el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. Debe resaltarse igualmente que la modificación adoptada por la Entidad no elimina la exigencia de acreditar el respaldo de la marca del chasis, sino que incorpora mecanismos alternativos de acreditación que fueron avalados expresamente por la autoridad técnica competente, preservando la finalidad perseguida por la ficha técnica institucional. Por consiguiente, la Entidad considera que no existen fundamentos técnicos ni jurídicos que justifiquen modificar nuevamente el Pliego de Condiciones ni retornar al texto originalmente previsto, toda vez que la modificación vigente garantiza simultáneamente, el cumplimiento integral de la ficha técnica expedida por la Policía Nacional; el respaldo técnico del fabricante; la garantía del vehículo; el servicio postventa y suministro de repuestos; la pluralidad de oferentes; la libre concurrencia; y la selección objetiva. En mérito de lo expuesto, NO SE ACEPTA LA OBSERVACIÓN, manteniéndose el requisito incorporado mediante el Acta del Comité Evaluador No. 30 del 22 de junio de 2026 y, en consecuencia, el texto contenido en el Pliego de Condiciones Definitivo permanecerá sin modificación alguna. Se recuerda entonces que de acuerdo al concepto emitido por el grupo de movilidad se determina que: *"La modificación adoptada por el municipio TULUA es compatible con la ficha técnica institucional y no afecta las condiciones de garantía, respaldo del fabricante, disponibilidad, repuestos, mantenimiento y servicio posventa siempre que la modificación vigente* ***incorpore de manera expresa la solidaridad del titular de la marca del chasis frente al cumplimiento íntegro de la garantía técnica del vehículo terminado*** *y que dicha solidaridad conste documentalmente en la oferta como condición habilitante, sin que ningún caso la*

		autorización comercial sustituya o supla los requisitos de capacidad jurídica para contratar con el estado previstos en el artículo sexto de la ley 1150 del 2007" Por lo tanto se mantiene la condición planteada . La acreditación del respaldo del vehículo ofertado podrá realizarse mediante una (1) de las siguientes alternativas: a) Certificación que acredite la calidad de fabricante de la marca del chasis. b) Certificación que acredite la calidad de distribuidor autorizado de la marca del chasis. c) Certificación que acredite la calidad de concesionario autorizado de la marca del chasis. d) Autorización expresa emitida por el fabricante, distribuidor o concesionario autorizado de la marca del chasis, mediante la cual se faculte al proponente para comercializar y suministrar los vehículos objeto del presente proceso. e) Certificación que acredite la calidad de fabricante de carrocerías debidamente inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, siempre que adicionalmente aporte certificación o autorización expedida por el fabricante, distribuidor o concesionario autorizado de la marca del chasis ofertado, mediante la cual se garantice el suministro del vehículo base, el respaldo técnico, la disponibilidad de repuestos y las garantías correspondientes. **NOTA:** Independientemente del mecanismo de acreditación previsto en los literales **a), b), c), d) o e)**, el documento aportado deberá contener una manifestación expresa mediante la cual el fabricante, distribuidor o concesionario autorizado de la marca del chasís asuma solidariamente la responsabilidad frente al cumplimiento íntegro de la garantía técnica del vehículo terminado, garantizando el respaldo del fabricante, la disponibilidad de repuestos originales, el mantenimiento, el soporte técnico y el servicio posventa durante el término mínimo de la garantía exigida por la Entidad.

C. CONCLUSIONES Y APRECIACIONES

Se recuerda a todos los proponentes que con la presentación de la oferta, el proponente manifiesta que estudió el contenido de la convocatoria pública y todos los documentos anexos, que obtuvo las aclaraciones sobre las estipulaciones que haya considerado inciertas o dudosas, que conoce la naturaleza de los trabajos, su costo y su tiempo de ejecución, que formuló su oferta de manera libre, seria, precisa y coherente y que, además se acoge a los dictados de la Ley 80 de 1993 y sus normas complementarias.

Todos los documentos que integran el presente proceso de selección se complementan e interpretan de manera armónica, por lo que las disposiciones contenidas en cada uno de ellos se entienden incorporadas y aplicables en los demás, en cuanto resulten compatibles con su naturaleza y finalidad.

En consecuencia, corresponde a los interesados y proponentes efectuar un análisis integral de la totalidad de los documentos que conforman la convocatoria, siendo de su exclusiva responsabilidad las interpretaciones, deducciones o conclusiones que realicen respecto de su contenido. Por tanto, el Municipio de Tuluá no asumirá responsabilidad alguna por errores, omisiones, interpretaciones equivocadas, conjeturas, suposiciones o cualquier otra circunstancia atribuible al proponente que pueda incidir en la preparación, presentación o contenido de su oferta.

Así mismo, el desconocimiento o la falta de análisis de las condiciones técnicas, jurídicas, financieras y contractuales que rigen el presente proceso no constituirá justificación válida para formular reclamaciones, solicitudes de reconocimiento económico, modificaciones contractuales o cualquier otra pretensión derivada de circunstancias que el proponente pudo conocer mediante la revisión diligente de los documentos de la convocatoria.

En virtud de lo anterior, y una vez analizadas y resueltas las observaciones formuladas al Pliego de Condiciones Definitivo, la Entidad mantiene las condiciones del proceso en los términos establecidos y dará continuidad al presente proceso de selección conforme al cronograma oficial publicado en la plataforma SECOP II, en observancia de los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva previstos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

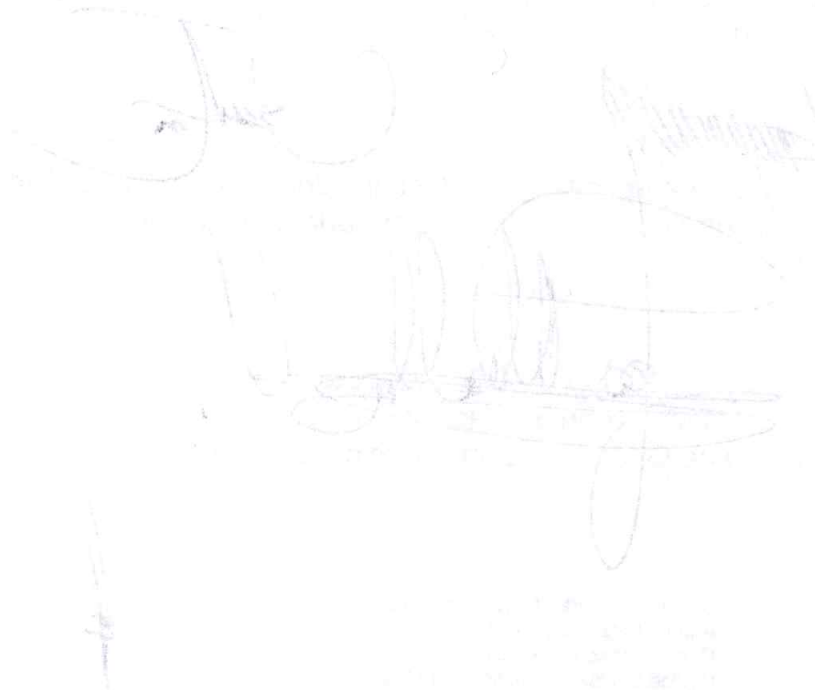
Para constancia de lo anterior, se firma en la ciudad de Tuluá, a los veintiocho (28) días del mes de julio de 2026.

Gustavo Adolfo Hurtado Candamil
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Oscar Eduardo Calambas Marín
Secretaria de Hacienda

José Martín Hincapié Álvarez
Secretario de Gobierno, Convivencia y Seguridad

Redactó : Comité Evaluador Municipio de Tuluá
Transcribió : Andrés Felipe Carvajal López - Técnico Administrativo SGCYS
Reviso : Oficina asesora Jurídica
Aprobó : Comité Evaluador Municipio de Tuluá



Fecha: 11 de noviembre de 2026.

CARTA DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS OBSERVACIONES AL PLIEGO DEFINITIVO DE CONDICIONES CORRESPONDIENTE A EL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA INVERSA No SI- 006 – 2026, CUYO OBJETO ES "ADQUISICIÓN DE UNA CAMIONETA TIPO VAN CON ADECUACIONES Y CARACTERÍSTICAS ESPECIALES PARA FORTALECER LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DE LA POLICÍA NACIONAL EN EL MUNICIPIO DE MADRID CUNDINAMARCA."

Una vez recibidas las observaciones presentadas en los tiempos establecidos en el cronograma del proceso No SI – 006 – 2026, bajo la modalidad de SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA INVERSA; la entidad procede a dar respuesta así:

1. **EPIA S.A.S**

OBSERVACION 1:

> **PRIMERO:** Incorporar expresamente como requisito documental de la oferta la presentación de una certificación expedida por el representante legal del fabricante, ensamblador o distribuidor autorizado de la marca del vehículo ofertado, en la cual se acredite el respaldo técnico del fabricante y la disponibilidad y suministro de repuestos originales por un término mínimo de diez (10) años, contados a partir de la entrega del vehículo.

RESPUESTA: NO SE ACOGE LA OBSERVACIÓN. La Entidad definió una experiencia relacionada con la finalidad institucional y el segmento de bienes a suministrar, sin exigir identidad absoluta entre los antecedentes contractuales y la configuración particular del vehículo objeto de adquisición. La experiencia exigida permite comprobar capacidad de suministro de vehículos de destinación policial y evita cerrar el mercado únicamente a quienes hayan contratado previamente una subtipología muy específica, lo que podría limitar injustificadamente la concurrencia.

Las características especiales de la VAN, su habitáculo, equipamiento y adecuaciones son exigencias técnicas del bien a entregar y deben verificarse a través de la ficha técnica, las condiciones de la oferta y las pruebas de recepción, sin necesidad de trasladar íntegramente esas características al requisito de experiencia. En consecuencia, se mantiene el requisito previsto en el pliego definitivo.

OBSERVACIÓN 2:

> **SEGUNDO:** Establecer que dicha certificación deberá acreditar que el proponente cuenta con la calidad de concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante.

RESPUESTA: NO SE ACOGE LA OBSERVACIÓN. La solicitud de imponer como condición universal de participación que el oferente sea fabricante, concesionario o distribuidor autorizado. El pliego reconoce a empresas especializadas en adecuaciones y carrocerías como oferentes, y la entidad no encuentra justificado añadir una barrera subjetiva si el respaldo técnico de marca y las obligaciones de garantía pueden acreditarse efectivamente mediante su cadena autorizada.

OBSERVACIÓN 3:

TERCERO: Armonizar el numeral 2, «Garantía técnica, suministro de repuestos y servicio posventa», del pliego de condiciones con el apartado «Garantía del servicio posventa» de la ficha técnica definitiva, de manera que exista claridad y correspondencia respecto del documento que debe aportarse, quién debe expedirlo y las condiciones que debe acreditar, evitando interpretaciones que permitan sustituir el respaldo efectivo del fabricante por una certificación unilateral del oferente.

La adopción de estos ajustes permitirá que las condiciones del proceso sean coherentes con los criterios de respaldo técnico y comercial que la propia Policía Nacional ha considerado necesarios para garantizar la atención posventa, la disponibilidad de repuestos originales y la continuidad operativa de los vehículos.

RESPUESTA: SE ACOGE LA OBSERVACIÓN: se ajustará el requisito a la ficha técnica la cual quedará así:

"Garantía del servicio postventa: Certificación expedida por el representante legal del ensamblador o fabricante o distribuidor autorizado, según sea el caso, en la que conste que el proponente cuenta con el soporte técnico del fabricante en la prestación de todos los servicios técnicos ofrecidos y el suministro de repuestos para los vehículos ofrecidos por un tiempo mínimo de diez (10) años."

La entidad procederá a realizar el ajuste al pliego de condiciones definitivo a través de adenda.

2. INVERSIONES CARCONDOR S.A.S

OBSERVACIÓN 1:

PETICIÓN CONCRETA NO. 1

Solicitamos a la Alcaldía Municipal de Madrid MODIFICAR Y ACLARAR DE MANERA EXPRESA el numeral 2 del Pliego Definitivo y la Ficha Técnica, permitiendo que la calidad de concesionario/distribuidor y el respaldo posventa se acrediten indistintamente mediante, Certificación de Respaldo, Aval o Soporte de Garantía y Repuestos expedida por un Concesionario Autorizado, Distribuidor Autorizado o Ensamblador de la marca del chasis ofertado en Colombia, extendida a favor del oferente o carrocero adjudicatario sin que estas garantías pierdan validez.

RESPUESTA: NO SE ACOGE LA OBSERVACIÓN. El pliego definitivo aportado no dispone, que todo oferente deba ser concesionario o distribuidor autorizado; en atención a los principios de planeación, transparencia e igualdad de oportunidades, las condiciones fijadas en el Pliego Definitivo son objetivas, proporcionales y autoriza la participación de empresas especializadas en carrocería y adecuación en calidad de oferentes. En consecuencia, la premisa de que el pliego excluye por sí mismo a los carroceros no se desprende de esa disposición. La carta de aval de un tercero podrá valorarse cuando sea congruente con los documentos del proceso, pero no puede considerarse, por su sola existencia, un sustituto universal de todas las condiciones exigidas el oferente continúa obligado a acreditar el cumplimiento de requisitos habilitantes, las especificaciones técnicas, la garantía original del chasis, la disponibilidad de repuestos y la cobertura posventa.

OBSERVACIÓN 2:

PETICIÓN CONCRETA NO. 2

Solicitamos a la Entidad RATIFICAR Y ARMONIZAR en el Pliego Definitivo que las empresas dedicadas a la fabricación, adecuación y carrozado de vehículos especiales son OFERENTES PLENAMENTE HABILITADOS, bastando para ello que aporten la certificación de no invalidación de garantía del chasis y la carta de respaldo de la red de concesionarios/distribuidores de la marca ofertada.

RESPUESTA: NO SE ACOGE LA OBSERVACIÓN: El pliego reconoce expresamente a las empresas especializadas en carrocerías y adecuaciones como aliados estratégicos y oferentes, sin asignarles una prohibición general por su objeto o actividad económica. No obstante, cualquier interesado debe cumplir la totalidad de requisitos jurídicos, técnicos, financieros y de experiencia aplicables y demostrar la capacidad de entregar la VAN conforme a los requerimientos de la Policía Nacional. La Entidad efectuará la verificación de cada oferta bajo los mismos criterios objetivos, sin eximir a ningún oferente del cumplimiento integral del pliego.

OBSERVACIÓN 3:

PETICIÓN CONCRETA NO. 3

Solicitamos a la Entidad RESTABLECER EL EQUILIBRIO Y LA TRANSPARENCIA DEL PROCESO, acogiendo la condición de respaldo comercial por distribuidor o Proponente Plural, garantizando que las pólizas de calidad, cumplimiento y repuestos legalmente constituidas sean el mecanismo definitivo de amparo estatal, tal como ha operado satisfactoriamente en los demás procesos de selección a nivel municipal, departamental y nacional en Colombia.

RESPUESTA: NO SE ACOGE LA OBSERVACIÓN. El proyecto de pliego tiene naturaleza preparatoria y está sometido a observaciones; el texto definitivo puede incorporar ajustes debidamente justificados, siempre que se respeten publicidad, planeación, igualdad, transparencia y los términos procedimentales. El simple hecho de que existan diferencias entre versiones no demuestra, por sí solo, violación de confianza legítima. Además, el pliego definitivo admite oferentes de carrocería y adecuación, por lo que no se evidencia allí la exclusión alegada. Tampoco es correcto sostener que las garantías contractuales sustituyen la verificación del cumplimiento técnico o del respaldo efectivo de fábrica y servicio posventa, para el presente proceso, las pólizas mitigan riesgos de incumplimiento, pero no demuestran por sí mismas que el vehículo ofertado tenga la conformidad técnica ni que exista una red de atención disponible. Se mantienen por tanto las exigencias de calidad y posventa del pliego sin sustituirlas por garantías aseguradoras.

Atentamente,

KATHERYN LADINO TORRES
DIRECTORA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA

Proyecto: Alejandra Rincón Upegui – Contratista Seguridad y Justicia. ARU.