Acacías, 15 de noviembre de 2026

Señor:
FABIO ANDRÉS PÉREZ DOMÍNGUEZ
Veedor ciudadano
fabioveedor@gmail.com

Señor:
JULIO ALBERTO GÓMEZ PÉREZ
Representante Legal – INVERSIONES CARCÓNDOR S.A.S.
info@carroceriascondor.com.co

Asunto: Respuesta a las observaciones presentadas al proyecto de pliego de condiciones – proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica No. OCA-SA-SIE-003-2026

A. Observaciones al proyecto de pliego de condiciones presentadas el 13 de noviembre de 2026, a las 12:26 p. m., por el señor **FABIO ANDRÉS PÉREZ DOMÍNGUEZ**, mediante el mensaje CO1.MSG.10219593 de la Plataforma Transaccional SECOP II, con el documento anexo, esto es, dentro del término previsto en el cronograma del proceso para formular observaciones al proyecto de pliego, comprendido entre el 09 de noviembre de 2026 y el 14 de noviembre de 2026 a las 12:00 pm. Para mayor claridad, cada observación se transcribe de manera textual, seguida de la respuesta de la Entidad.

OBSERVACIÓN N° 1: PLAZO DE EJECUCIÓN Y VIGENCIAS FUTURAS

"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.

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."

RESPUESTA:

Una vez efectuado el análisis integral de la observación presentada, la Entidad considera necesario precisar que esta comprende dos solicitudes que, aunque se encuentran relacionadas con las condiciones de ejecución del contrato, tienen un alcance técnico, contractual y presupuestal diferente: i) la ampliación del plazo de ejecución contractual a noventa (90) días calendario, y ii) el adelantamiento del trámite de autorización de vigencias futuras ordinarias, con el propósito de extender la ejecución del contrato hasta la vigencia fiscal 2027.

En atención a lo anterior, y con el propósito de brindar una respuesta clara, suficiente y debidamente sustentada, la Entidad se pronunciará de manera independiente frente a cada una de las solicitudes, teniendo en consideración los estudios y documentos que soportan la estructuración del proceso, las condiciones identificadas en el análisis del sector, la naturaleza del objeto contractual y el marco normativo que regula la planeación y ejecución presupuestal de los contratos estatales.

En primer lugar, es importante señalar que el numeral 2.5 del Pliego de Condiciones establece un plazo de ejecución de treinta y cinco (35) días calendario y/o hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2026, condición que fue definida por la Entidad durante la etapa de planeación del proceso, como resultado del análisis de las características del objeto contractual, las condiciones técnicas del bien requerido, las actividades necesarias para su adecuación y las condiciones de oferta identificadas en el mercado.

En ese sentido, la determinación del plazo contractual no corresponde a una decisión discrecional o carente de sustento técnico, sino a una estimación efectuada a partir de las particularidades del suministro requerido y de la información recopilada durante la estructuración del proceso, con el propósito de establecer un término razonable que permita satisfacer la necesidad institucional, garantizar la entrega oportuna del bien y mantener la correspondencia entre las condiciones técnicas, presupuestales y contractuales definidas por la Administración.

Sobre el particular, debe precisarse que el vehículo objeto de adquisición no corresponde a un desarrollo especial, a un prototipo o a un automotor cuya fabricación deba realizarse desde cero y de manera exclusiva para la Entidad. Por el contrario, se trata de una van de línea comercial, sobre la cual deben efectuarse las adecuaciones necesarias para la instalación de una carceleta y la incorporación de la dotación policial, de conformidad con las especificaciones técnicas estandarizadas por la Policía Nacional, contenidas en los documentos ET-MPN-006-A3 y su Anexo N.º 1, y ETM-PN-007-A1.

Esta circunstancia resulta relevante para determinar la razonabilidad del plazo, toda vez que el alcance de las actividades que debe desarrollar el contratista se encuentra previamente delimitado por unas especificaciones técnicas definidas por la Policía Nacional. En consecuencia, las intervenciones requeridas sobre el vehículo no corresponden a actividades indeterminadas o sujetas a un proceso de diseño y aprobación que deba adelantarse desde su etapa inicial, sino a adecuaciones que deben ejecutarse atendiendo parámetros técnicos previamente establecidos, cuya finalidad es garantizar que el automotor cumpla las condiciones funcionales, operativas y de seguridad exigidas para el servicio policial.

Por consiguiente, el plazo establecido por la Entidad contempla el desarrollo de las actividades necesarias para disponer del vehículo, efectuar las adecuaciones correspondientes, incorporar los elementos exigidos y adelantar las actuaciones requeridas para su entrega en las condiciones técnicas previstas en el proceso. La estructuración de este término responde, entonces, a la necesidad de establecer una condición de ejecución que resulte compatible con el alcance real del suministro y que, simultáneamente, permita atender oportunamente la necesidad pública que dio origen a la contratación.

Ahora bien, con el propósito de verificar que el plazo definido no resulte desproporcionado frente a las condiciones reales del mercado, la Entidad realizó un ejercicio de comparación con procesos contractuales adelantados por otras entidades estatales, información que fue incorporada en el numeral 7 del análisis del sector. Para tal efecto, se tomaron como referencia diez (10) procesos de selección adelantados entre los años 2022 y 2025, mediante la modalidad de selección abreviada por subasta inversa, cuyo objeto estuvo relacionado con la adquisición de vehículos destinados a la Policía Nacional y otros organismos de seguridad.

No.	Entidad	Proceso	Objeto	Valor ($)	Plazo (días)
1	Gobernación de Bolívar	SASI-SG-002-2025	Camioneta cabinada 4x4 uniformada para Migración Colombia	275.406.780	20
2	Alcaldía Local de Chapinero (FDLCH)	FDLCH-SASI-003-2025V	Vehículos de vigilancia para la Estación de Policía de Chapinero	859.357.040	150 (5 meses)
3	Municipio de Facatativá	FACATATIVA-SA-023-25	Vehículo tipo van para la Policía Nacional	346.401.000	30
4	Municipio de Tuluá	290.20.3.090-2025	Vehículos para la Policía Nacional y el Ejército Nacional	343.000.000	60
5	Municipio de Piedecuesta	SSCC-SASI-11-2025	Vehículos tipo van para la Policía Nacional	1.131.097.380	60
6	Municipio de Tenjo	SA-SI-016-2022	Vehículos para la Policía Nacional	255.904.433	30
7	Municipio de Santiago de Tolú	ST-SI-004-2025	Camioneta pick up 4x4 para la Estación de Policía	316.531.039	30
8	Municipio de Fundación	SA-SI-002-2024	Vehículos para la Policía Nacional	505.533.838	30
9	Municipio de Saldaña	SASIP-003-2023	Camioneta para la Policía Nacional	260.000.000	30
10	Municipio de Belalcázar	002-SI-2023	Camioneta para la Policía Nacional	250.000.000	10
			Promedio simple		**45,0**
			Mediana		**30,0**
			Plazo del presente proceso (OCA-SA-SIE-003-2026)	**399.000.000**	**35**

Fuente: Análisis del sector, numeral 7 "Análisis sobre los indicadores financieros". Elaboración propia. El plazo de cinco (5) meses del proceso No. 2 se expresa en días calendario (150) para efectos del cálculo.

Del análisis de la información anterior se desprende que los plazos de ejecución utilizados como referencia por otras entidades estatales permiten establecer una tendencia objetiva respecto de los tiempos requeridos para la adquisición de vehículos destinados a organismos de seguridad. En efecto, la muestra presenta una mediana de treinta (30) días calendario y permite evidenciar que siete (7) de los diez (10) procesos analizados establecieron plazos iguales o inferiores a dicho término.

Así mismo, se observa que el promedio simple de la muestra corresponde a cuarenta y cinco (45) días calendario, resultado que se encuentra influenciado por el proceso adelantado por la Alcaldía Local de Chapinero, cuyo plazo fue de ciento cincuenta (150) días calendario, equivalente a cinco (5) meses. Este término constituye un valor atípico frente al comportamiento general de los demás procesos examinados, particularmente si se considera que dicho contrato comprendía la adquisición de varios vehículos y tenía un valor superior a OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($859.000.000), es decir, más del doble del presupuesto oficial del presente proceso.

En consecuencia, los indicadores estadísticos permiten concluir que el plazo de treinta y cinco (35) días calendario establecido por la Entidad se encuentra dentro de los parámetros identificados en el análisis comparativo del sector, al ser superior tanto a la mediana de la muestra como al promedio depurado. Por el contrario, el plazo de noventa (90) días calendario solicitado por el observante supera ampliamente los términos ordinariamente utilizados en los procesos examinados, triplicando la mediana identificada y excediendo considerablemente el promedio depurado.

Esta comparación resulta particularmente significativa porque permite establecer que el término definido por la Administración no se aparta de las prácticas contractuales observadas en el mercado, ni representa una exigencia temporal excepcional frente a procesos de naturaleza semejante. Por el contrario, constituye un plazo que guarda correspondencia con los antecedentes contractuales examinados y con las condiciones técnicas del bien que se pretende adquirir.

Adicionalmente, el numeral 6 del análisis del sector incorpora antecedentes contractuales cuyo objeto presenta un mayor grado de similitud con el requerimiento específico de la Entidad, particularmente en lo relacionado con la adquisición de vehículos tipo van destinados al transporte de personas privadas de la libertad.

En este sentido, se identificaron los siguientes referentes: la Policía Metropolitana de Santiago de Cali, que durante la vigencia 2024 adquirió camionetas tipo van destinadas al traslado de personas privadas de la libertad, estableciendo un plazo de ejecución de treinta (30) días calendario; el Municipio de Barbosa, que durante 2025 adelantó la adquisición de una camioneta tipo van para el mismo propósito, con un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario; y el Municipio de Villanueva, Casanare, que durante la vigencia 2025 adquirió una camioneta destinada al transporte de personas privadas de la libertad a cargo del INPEC, estableciendo igualmente un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario.

Estos antecedentes adquieren especial relevancia porque permiten contrastar el plazo previsto por la Entidad no solamente con adquisiciones generales de vehículos destinados a organismos de seguridad, sino también con contrataciones que involucran vehículos destinados al traslado de personas privadas de la libertad, cuya finalidad y características funcionales presentan una mayor proximidad con el objeto del presente proceso.

De esta manera, la información examinada permite advertir que, para adquisiciones con características funcionales semejantes, otras entidades han establecido plazos comprendidos entre treinta (30) y cuarenta y cinco (45) días calendario. Bajo esta perspectiva, el término de treinta y cinco (35) días previsto en el proceso OCA-SA-SIE-003-2026 resulta razonable y proporcional frente a los antecedentes identificados.

En relación con la segunda solicitud, mediante la cual el observante plantea la posibilidad de adelantar el trámite de autorización de vigencias futuras ordinarias, con el propósito de extender la ejecución contractual hasta la vigencia fiscal 2027, la Entidad considera que dicha alternativa no resulta procedente en las condiciones presupuestales y contractuales bajo las cuales fue estructurado el presente proceso de selección.

Para sustentar esta posición, resulta necesario precisar que las vigencias futuras ordinarias constituyen un instrumento excepcional de programación y autorización presupuestal, mediante el cual las entidades estatales pueden asumir compromisos que afectan presupuestos de vigencias fiscales posteriores, siempre que se cumplan los presupuestos legales y las condiciones establecidas para su autorización.

Al respecto, el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 regula la autorización de vigencias futuras ordinarias para las entidades territoriales y establece las condiciones que deben observarse para asumir obligaciones que comprometan presupuestos de vigencias posteriores. Entre estos requisitos se encuentra que la ejecución del compromiso se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y que se cuente con una apropiación mínima del quince por ciento (15 %) del valor de las vigencias futuras solicitadas, además de las autorizaciones y requisitos presupuestales correspondientes.

De esta disposición se desprende que la utilización de este mecanismo debe responder a una necesidad real de programación presupuestal que implique comprometer recursos de vigencias fiscales posteriores, y no constituye una alternativa que deba implementarse de manera automática ante cualquier solicitud de ampliación del plazo contractual o ante la simple posibilidad de que una actividad se extienda en el tiempo.

En otras palabras, la autorización de vigencias futuras ordinarias no tiene como finalidad sustituir las decisiones de planeación contractual ni modificar, sin una justificación presupuestal concreta, las condiciones bajo las cuales fue estructurado un proceso de selección. Su utilización exige que exista una necesidad debidamente identificada de asumir compromisos con cargo a presupuestos de vigencias posteriores, acompañada del cumplimiento de los requisitos legales, fiscales y presupuestales previstos para tal efecto.

Ahora bien, para el caso concreto, la Entidad estructuró el presente proceso con un presupuesto oficial de **TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($399.000.000) M/CTE**., cuyo respaldo presupuestal se encuentra garantizado en su totalidad con recursos de la vigencia fiscal 2026, mediante el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. DIS.2026002902 del cuatro (04) de noviembre de 2026.

Así mismo, la forma de pago establecida en los documentos del proceso contempla un único desembolso, previa entrega y recibo a satisfacción del vehículo, de conformidad con las condiciones técnicas y contractuales exigidas. En consecuencia, la estructura financiera del proceso no contempla pagos parciales, obligaciones periódicas, entregas sucesivas ni compromisos económicos que deban ser atendidos con cargo al presupuesto de la vigencia fiscal 2027.

Esta circunstancia resulta determinante para el análisis de la solicitud, toda vez que la totalidad del valor contractual se encuentra respaldada presupuestalmente durante la vigencia 2026 y la obligación económica de la Entidad está asociada a la entrega y recibo a satisfacción del bien objeto de adquisición, conforme a las condiciones previstas en el proceso.

Por lo tanto, no se identifica, en la estructura presupuestal actualmente definida, una obligación que requiera ser financiada mediante apropiaciones de la vigencia fiscal 2027, ni una necesidad de comprometer recursos de dicho período que justifique acudir al mecanismo de vigencias futuras ordinarias.

En consecuencia, la Entidad no acoge las solicitudes de ampliación del plazo de ejecución a noventa (90) días calendario ni de adelantamiento del trámite de vigencias futuras ordinarias para extender la ejecución contractual a la vigencia 2027.

OBSERVACIÓN N° 2: INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL – ROE Y 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.*
- *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.

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:

- *Rentabilidad del Patrimonio (ROE): exigencia actual ≥ 0,08 (8 %); umbral solicitado ≥ 0,04 (4 %).*
- *Rentabilidad del Activo (ROA): exigencia actual ≥ 0,05 (5 %); umbral solicitado ≥ 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."

RESPUESTA:

En atención a la observación presentada, la entidad se permite precisar que los indicadores de capacidad organizacional establecidos en el Proyecto de Pliego de Condiciones fueron definidos durante la etapa de planeación contractual, con fundamento en el análisis del sector y teniendo en cuenta las características del objeto a contratar, su cuantía y los antecedentes de procesos contractuales de naturaleza similar, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015.

Para la determinación de los indicadores de Rentabilidad del Patrimonio (ROE) y Rentabilidad del Activo (ROA), la entidad tomó como referencia diez (10) antecedentes contractuales relacionados con la adquisición de vehículos destinados al fortalecimiento de las capacidades operativas de organismos de seguridad, a partir de los cuales se analizaron los indicadores financieros de los oferentes identificados.

Como resultado de este ejercicio, se obtuvo una mediana del ocho por ciento (8 %) para la Rentabilidad del Patrimonio (ROE) y del cinco por ciento (5 %) para la Rentabilidad del Activo (ROA), valores que fueron considerados para establecer los requisitos de capacidad organizacional exigidos en el presente proceso. El análisis financiero que sustenta la determinación de estos indicadores se encuentra publicado en la plataforma SECOP II, junto con los demás documentos que hacen parte del proceso de selección, para su consulta por parte de los interesados.

En relación con los argumentos expuestos respecto de las particularidades financieras de las empresas comercializadoras de vehículos y fabricantes de carrocerías, la entidad reconoce que estas pueden presentar diferentes estructuras de activos, patrimonio, inventarios y márgenes de rentabilidad, de acuerdo con las características propias de su actividad económica. En este sentido, el análisis realizado tomó como referencia antecedentes contractuales relacionados con el objeto que se pretende contratar, con el propósito de establecer parámetros acordes con las condiciones identificadas en contrataciones de naturaleza similar.

Ahora bien, frente a la solicitud de reducir los indicadores de Rentabilidad del Patrimonio (ROE) al cuatro por ciento (4 %) y de Rentabilidad del Activo (ROA) al dos por ciento (2 %), la entidad, una vez revisados los argumentos presentados y los resultados del análisis financiero efectuado, considera pertinente mantener los valores inicialmente establecidos, teniendo en cuenta que estos corresponden a la mediana de los antecedentes examinados y constituyen los parámetros definidos para verificar la capacidad organizacional de los posibles oferentes.

En consecuencia, la entidad considera que los indicadores establecidos cuentan con sustento en el análisis financiero realizado durante la etapa de planeación contractual y guardan correspondencia con las características del objeto a contratar. Por lo anterior, no se acoge la observación y se mantienen los indicadores de Rentabilidad del Patrimonio (ROE) igual o superior a 0,08 y Rentabilidad del Activo (ROA) igual o superior a 0,05, establecidos en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

OBSERVACIÓN N° 3: PARTICIPACIÓN DE COMERCIALIZADORES AUTORIZADOS POR DISTRIBUIDORES OFICIALES DE LA MARCA

"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."

RESPUESTA:

La exigencia de que el proponente sea concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante no es una condición creada por el Municipio. El numeral 4.5.2 del pliego la incorpora de manera expresa "*de conformidad con lo establecido en la Especificación Técnica ET-MPN-006-A3 'Vehículos tipo van' de la Policía Nacional, ítem 'Garantía técnica del vehículo'".* Como el vehículo será destinado al servicio de la Policía Nacional, la Entidad adoptó la especificación institucional que esa entidad tiene definida para este tipo de automotores, sin alterar sus condiciones, pues de ella depende que el bien sea recibido y operado por la misma.

La razón de ser de esta condición se encuentra en las obligaciones posteriores a la entrega, que son exigentes y se extienden en el tiempo. El pliego exige garantía técnica mínima de un (1) año sin límite de kilometraje, mantenimiento preventivo incluido en el precio hasta los 50.000 kilómetros según el programa de la casa matriz y certificado por el servicio técnico del ensamblador, fabricante o representante de la marca, atención en una red de talleres en más de treinta ciudades del país y respaldo de soporte técnico y suministro de repuestos por un mínimo de diez (10) años. Estas obligaciones solo pueden asegurarse de manera confiable cuando el proponente hace parte de la red oficial de la marca, porque es esa red la que dispone de los talleres autorizados, del acceso a repuestos genuinos y de la facultad para hacer efectiva la garantía de fábrica.

La figura que propone el observante agrega un eslabón adicional en la cadena de comercialización. Un comercializador autorizado por un distribuidor no forma parte de la red oficial de la marca y, por lo general, no tiene capacidad propia para prestar el servicio posventa ni para hacer efectiva la garantía ante el fabricante, de modo que la atención de esas obligaciones quedaría sujeta a la permanencia de una relación comercial entre particulares cuya continuidad la Entidad no puede verificar ni exigir durante los diez (10) años de respaldo requeridos. Ese riesgo es el que la especificación técnica de la Policía Nacional busca evitar.

No desconoce la Entidad que el análisis del sector, al describir la cadena productiva del sector automotor, menciona que en ella intervienen fabricantes, importadores, distribuidores, concesionarios y comercializadores. Esa descripción general del mercado no se contradice con la condición del pliego, porque la exigencia no recae sobre quién puede vender un vehículo, sino sobre quién está en capacidad de respaldar la garantía de fábrica y el servicio posventa en los términos de la especificación técnica de la Policía Nacional. El mismo análisis demuestra, además, que la condición no compromete la pluralidad de oferentes: en su numeral 5 identifica empresas del orden nacional con experiencia en el suministro de estos vehículos y un número importante de concesionarios de marcas reconocidas en el departamento del Meta, registrados en la Cámara de Comercio de Villavicencio con el CIIU 4511 de comercio de vehículos automotores nuevos, todos ellos en capacidad de cumplir la exigencia.

Ahora bien, la condición no impide la participación de quienes no tienen la calidad de concesionario, distribuidor o fabricante. El pliego admite la presentación de ofertas por consorcios o uniones temporales, y nada impide que un comercializador se asocie con un concesionario o distribuidor autorizado de la marca para presentar una propuesta conjunta, caso en el cual el respaldo exigido quedará a cargo de quien tiene la calidad requerida y la responsabilidad frente a la Entidad será solidaria entre los integrantes.

En consecuencia, la Entidad no acoge la observación y mantiene las condiciones del numeral 4.5.2 del pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN N° 4: PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) COMO REQUISITO HABILITANTE

"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."

RESPUESTA:

Revisada la Observación planteada, la Entidad reconoce la importancia de las disposiciones normativas en materia de seguridad vial y, en particular, de las obligaciones relacionadas con el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), previstas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, y reglamentadas mediante la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte. En consecuencia, no desconoce que las organizaciones que se encuentren dentro de los supuestos legales de obligatoriedad deben cumplir con dicha exigencia, independientemente de su participación en procesos de contratación estatal.

No obstante, es necesario precisar que la existencia de una obligación legal no implica que su acreditación deba incorporarse automáticamente como requisito habilitante en todos los procedimientos de selección. Para establecer este tipo de exigencias, la Entidad debe atender a la naturaleza del objeto contractual y verificar que guarden una relación directa, necesaria y proporcional con las capacidades requeridas para su ejecución, de conformidad con el numeral 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015.

En el presente proceso, el objeto contractual corresponde a la adquisición, mediante compraventa, de un vehículo automotor destinado al servicio de la Policía Nacional. Si bien su ejecución comprende el transporte y entrega del automotor en el municipio de Acacías, dicha actividad tiene carácter accesorio e instrumental respecto de la obligación principal de suministro, y no corresponde a la contratación de un servicio autónomo de transporte ni a la operación o administración de

una flota vehicular. Por consiguiente, la acreditación del PESV no constituye, para las condiciones particulares de este proceso, un elemento indispensable para verificar la capacidad jurídica, técnica, financiera u organizacional del proponente para cumplir el objeto contractual.

Adicionalmente, los documentos del proceso ya contemplan condiciones específicas relacionadas con la seguridad durante el transporte y entrega del automotor. En particular, el numeral 4.5.2 establece la obligación de acreditar la disponibilidad de un vehículo de carga adecuado para efectuar el traslado, con los documentos exigibles para su circulación y operación, tales como licencia de tránsito, SOAT y revisión técnico-mecánica, cuando corresponda. Así mismo, contempla una capacitación mínima de ocho (8) horas, conforme a la especificación técnica ET-MPN-006-A3, que incluye aspectos de seguridad vial y conducción a la defensiva, entre otros contenidos relacionados con la operación y familiarización con el vehículo.

En ese sentido, la Entidad considera que las condiciones establecidas resultan pertinentes para atender los aspectos de seguridad asociados a las actividades propias del contrato, sin que resulte necesario incorporar una exigencia documental adicional cuya acreditación no se considera determinante para establecer la capacidad de los interesados frente a la prestación principal. Lo anterior, en aplicación de los principios de proporcionalidad, selección objetiva y libre concurrencia que orientan la contratación estatal.

Finalmente, se precisa que la decisión de no exigir el PESV como requisito habilitante no exonera al futuro contratista del cumplimiento de las obligaciones legales en materia de seguridad vial que le resulten aplicables, incluida la implementación del referido plan cuando se encuentre dentro de los supuestos establecidos en la normativa vigente.

En consecuencia, la Entidad no acoge la observación y no incorporará la acreditación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ni la certificación de su no aplicabilidad, como requisito habilitante del presente proceso de selección, por cuanto, atendiendo a la naturaleza y alcance del objeto contractual, no se considera una exigencia necesaria ni proporcional para verificar la capacidad de los proponentes, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones legales que correspondan al contratista durante la ejecución contractual.

Finalmente, la Entidad agradece al ciudadano el seguimiento que realiza al proceso y el interés manifestado en que la Policía Nacional cuente con un vehículo en condiciones adecuadas para el cumplimiento de su labor en el municipio. Las condiciones del pliego que fueron objeto de observación se mantienen por las razones expuestas, con observancia de los principios de transparencia, publicidad, igualdad, pluralidad de oferentes y selección objetiva. Se invita a los interesados a consultar los documentos del proceso en la Plataforma Transaccional SECOP II.

B. Observaciones al proyecto de pliego de condiciones presentadas por la sociedad **INVERSIONES CARCÓNDOR S.A.S.,** identificada con NIT 900.223.905-2, a través de su representante legal, señor **JULIO ALBERTO GÓMEZ PÉREZ**, el 13 de noviembre de 2026, a las 4:57:54 p. m., mediante el mensaje CO1.MSG.10222017 de la Plataforma Transaccional SECOP II, dentro del término previsto en el cronograma del proceso para formular observaciones al proyecto de pliego, comprendido entre el 09 de noviembre de 2026 y el 14 de noviembre de 2026 a las 12:00 m. En cumplimiento del numeral 2.14 del pliego de condiciones, la Entidad da respuesta a cada una de ellas en el orden en que fueron formuladas. Cada observación se transcribe de manera textual; la tabla incluida en el numeral X del escrito se transcribe en forma de viñetas, sin alterar su contenido.

OBSERVACIÓN N° 1: CALIDAD DE CONCESIONARIO, DISTRIBUIDOR Y/O FABRICANTE DEL PROPONENTE

"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.

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:

- *Fabricante / titular de marca o representante autorizado con facultad suficiente. Obligación verificable: 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. Soporte exigible: certificación directa, identificando marca, chasis, modelo, transformador, alcance de la garantía, repuestos y red autorizada; compromiso solidario claro y verificable.*
- *Carrocero / transformador / integrador. Obligación verificable: ejecución de las adecuaciones, calidad de materiales, mano de obra, instalaciones, sistemas y funcionamiento de la transformación. Soporte exigible: garantía propia sobre carrocería y adecuaciones; certificación de no afectación de garantía de fábrica y aceptación de responsabilidad contractual.*
- *Proponente / contratista. Obligación verificable: entrega del vehículo terminado conforme al anexo, cumplimiento integral del contrato y atención de reclamaciones ante el Municipio. Soporte exigible: carta de compromiso contractual y garantía técnica en los términos exigidos por el proceso.*
- *Red autorizada de posventa. Obligación verificable: mantenimiento, diagnóstico, reparación, suministro de repuestos y atención conforme a lineamientos de la marca. Soporte exigible: 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."

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."

RESPUESTA:

El observante solicita sustituir la regla que exige que el proponente sea concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante, por un esquema que permita a las empresas carroceras, transformadoras o integradoras presentar oferta aportando una certificación de la marca del chasis con compromiso solidario. Para resolver la solicitud es necesario partir del origen de la regla, de su finalidad y de la competencia de la Entidad para modificarla.

En primera instancia es pertinente mencionar que la exigencia proviene de la especificación técnica de la Policía Nacional**,** a condición observada no fue creada por el Municipio. Se encuentra de manera literal en la Especificación Técnica ET-MPN-006-A3 "Vehículo camioneta tipo van (pasajeros y carga)", versión 03, aprobada el 05 de junio de 2024, que obra en el proceso con el radicado GS-2026-054550-MEVIL y fue publicada como anexo. En el ítem "Garantía técnica del vehículo", la especificación dispone: "El proponente deberá ser; concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante, manifestará en su propuesta que otorga garantía técnica para amparar los vehículos contra posibles defectos de fabricación […] por un plazo mínimo de un (1) año libre de kilometraje". El numeral 4.5.2 del pliego reproduce esa regla, y la Nota 2 del capítulo de presupuesto ordena atender las disposiciones de la ficha técnica establecida por la Policía Nacional para la adquisición del vehículo.

El mismo ítem de la especificación comienza con una regla que explica el sentido de la exigencia: "Los vehículos y sus componentes deben ser originales de fábrica, no se aceptan modificaciones, ensambles o adaptaciones, excepto las que

requiera la Policía Nacional descritas en la presente especificación técnica". Para la Policía Nacional, el bien es un vehículo de fábrica comercializado dentro de la cadena oficial de la marca, al que solo se le incorporan las adecuaciones institucionales previstas en la especificación y en su Anexo N.º 1. Por esa razón la especificación vincula la garantía de fábrica a la calidad de quien ofrece el vehículo, de manera que el responsable de la garantía sea un actor que pueda hacerla efectiva directamente frente a la marca durante todo su término.

De tal forma, la Entidad no puede modificar unilateralmente la especificación de la Policía Nacional, el vehículo será destinado al servicio de la Policía Nacional, que es la institución que lo recibirá, operará y mantendrá. Por ello, la Entidad adoptó la especificación técnica institucional en los términos en que fue remitida para este proceso, y no le corresponde sustituir, por vía del pliego de condiciones, una condición que la Policía Nacional fijó sobre quién debe ofrecer el vehículo y otorgar su garantía técnica. Hacerlo expondría a la Entidad a adquirir un bien que no cumpla la especificación de la institución destinataria.

El antecedente del Municipio de Tuluá citado por el observante confirma lo anterior. Según el propio escrito, la ampliación de los mecanismos de acreditación en ese proceso no fue una decisión aislada del Municipio, sino que se sometió a concepto técnico del Grupo de Movilidad del Departamento de Policía Valle, que la condicionó a una garantía solidaria expresa y precisó que la autorización comercial no confiere capacidad jurídica para presentar oferta. En el presente proceso no existe un pronunciamiento de la Policía Nacional que modifique la especificación ET-MPN-006-A3; la versión remitida mantiene la regla en los términos transcritos. Un concepto emitido por otra unidad policial para un proceso distinto no puede aplicarse por extensión a este.

Es importante precisar que los requisitos de la especificación son concurrentes y no alternativo, el observante sostiene que la especificación distingue entre el compromiso de garantía que asume el oferente y la certificación que expide el actor autorizado de la marca. Es cierto que ambos elementos existen en la especificación, pero no son alternativos sino concurrentes. La especificación exige, en ítems diferentes: (i) que el proponente sea concesionario autorizado, distribuidor autorizado y/o fabricante y manifieste la garantía técnica del vehículo; (ii) una certificación del ensamblador, fabricante o distribuidor autorizado sobre el soporte técnico posventa y el suministro de repuestos por un mínimo de diez (10) años; y (iii) el programa de mantenimiento preventivo de la casa matriz hasta los 50.000 kilómetros, certificado por el servicio técnico del ensamblador, fabricante o representante de la marca. Leer la certificación de posventa como sustituto de la calidad del proponente dejaría sin efecto la primera exigencia, que la Policía Nacional estableció de manera expresa.

Tampoco hay inconsistencia en el tratamiento del mantenimiento, la especificación permite que el proponente que no cuente con concesionarios o talleres autorizados en todas las ciudades relacionadas se comprometa a prestar el servicio donde la Policía Nacional lo requiera, pero aclara que la responsabilidad ante la institución es exclusiva del adjudicatario, sin que pueda alegar como eximente el hecho de su subcontratista. Esa regla se refiere a la cobertura geográfica del servicio y no a la calidad del proponente; y lejos de contradecir la exigencia observada, confirma su lógica: quien hace parte de la cadena oficial de la marca puede apoyarse en terceros para ejecutar ciertas prestaciones, pero conserva la responsabilidad integral frente a la Entidad.

La regla no excluye a las empresas carroceras, la exigencia recae sobre quien presenta la oferta y otorga la garantía del vehículo, no sobre quien ejecuta la carrocería o las adecuaciones. Nada en el pliego impide que un concesionario, distribuidor o fabricante contrate con una empresa carrocera especializada la fabricación e instalación de la carceleta y de los demás elementos exigidos, que es la forma como ordinariamente se ejecutan estos contratos, siempre bajo su responsabilidad frente al Municipio. Esa estructura guarda coherencia con el objeto del proceso, que es el suministro de un vehículo, como lo reflejan la experiencia exigida en el numeral 4.5.1 del pliego (compra y/o suministro de vehículos tipo van y/o camionetas o de vehículos para el traslado de personas) y los códigos UNSPSC 25101500 y 25101700, correspondientes a vehículos.

Las empresas carroceras también pueden participar de manera directa mediante la conformación de un consorcio o unión temporal con un concesionario, distribuidor o fabricante de la marca. En ese evento, la Entidad precisa que la condición prevista en el numeral 4.5.2 se entenderá cumplida cuando al menos uno de los integrantes del proponente plural acredite la calidad de concesionario autorizado, distribuidor autorizado o fabricante de la marca del vehículo ofertado, y que la

garantía técnica se otorgará en nombre del proponente plural, cuyos integrantes responden solidariamente por el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato, en los términos del artículo 7 de la Ley 80 de 1993. Esta vía ofrece a la Entidad un nivel de protección igual o superior al del esquema propuesto por el observante, pues la solidaridad del integrante de la cadena oficial de la marca no depende de una certificación expedida por un tercero, sino de su calidad de parte en la oferta y en el contrato.

No, obstante los antecedentes citados no son aplicables al presente proceso, los procesos de los municipios de Madrid y Tuluá y la documentación del INPEC corresponden a otras entidades, con especificaciones técnicas propias y necesidades distintas, y el propio observante reconoce que los cita como referentes y no como reglas vinculantes. Que otras entidades hayan adoptado esquemas diferentes no hace desproporcionada la decisión del Municipio de Acacías de acoger íntegramente la especificación que la Policía Nacional remitió para este proceso. Lo mismo ocurre con la diferencia en la antigüedad del registro de la marca (15 o 25 años) que menciona el escrito: la especificación aplicable a este proceso exige veinticinco (25) años, y así lo recoge el pliego.

En cuanto a la comunicación de Alianza Motor S.A., la Entidad no la encontró entre los documentos aportados con la observación y, según la descripción del propio escrito, fue expedida dentro de un proceso identificado como SS-SA-176-2026, distinto del presente, por lo que no puede ser valorada en este trámite. En todo caso, la manifestación de un distribuidor sobre la posibilidad de certificar a un carrocero no modifica la especificación técnica de la Policía Nacional.

De tal forma, la exigencia es proporcional y no afecta la pluralidad de oferentes, la condición cumple los criterios del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y del artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015. Es adecuada al riesgo del contrato, porque el vehículo se destinará al traslado de personas privadas de la libertad, un servicio en el que una falla mecánica o la imposibilidad de hacer efectiva la garantía afecta directamente la seguridad de los ocupantes y la operación policial. Y no restringe la concurrencia: el numeral 5 del análisis del sector identifica empresas del orden nacional con experiencia en el suministro de estos vehículos y un número importante de concesionarios de marcas reconocidas en el departamento del Meta, registrados en la Cámara de Comercio de Villavicencio con el CIIU 4511, todos ellos en capacidad de cumplir la exigencia, a los que se suma la posibilidad de participar en asocio con empresas carroceras en los términos expuestos.

En consecuencia, la Entidad no acoge la observación y mantiene la condición prevista en el ítem “Garantía técnica del vehículo” de la Especificación Técnica ET-MPN-006-A3 y en el numeral 4.5.2 del pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN N° 2: INDICADORES FINANCIEROS Y RAZÓN 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)."

RESPUESTA:

En atención a la observación presentada, la entidad agradece los argumentos expuestos y se permite precisar que el indicador de cobertura de intereses establecido en el Proyecto de Pliego de Condiciones fue definido durante la etapa de planeación contractual, con fundamento en el análisis del sector económico y teniendo en cuenta las características del objeto a contratar, su cuantía y los riesgos asociados a la ejecución contractual, de conformidad con lo establecido en los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015.

Para la determinación de los indicadores de capacidad financiera, la entidad tomó como referencia una muestra de diez (10) procesos contractuales de naturaleza similar, relacionados con la adquisición de vehículos destinados al fortalecimiento de las capacidades operativas de organismos de seguridad. A partir de esta muestra se analizaron los indicadores financieros de los oferentes identificados, cuyos resultados sirvieron de sustento para establecer los parámetros exigidos en el presente proceso, entre ellos el indicador de cobertura de intereses igual o superior a 3,20.

Es importante señalar que el indicador de cobertura de intereses permite evaluar la capacidad de los posibles oferentes para atender las obligaciones financieras derivadas del pago de intereses, a partir de las utilidades generadas por su operación. Su exigencia busca verificar que los interesados cuenten con una capacidad financiera que contribuya al adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales, considerando las características del suministro requerido por la entidad.

En relación con la solicitud de reducir el indicador de cobertura de intereses de 3,20 a 2,00, la entidad reconoce la importancia de establecer requisitos habilitantes proporcionales que favorezcan la participación de los interesados, incluidas las micro, pequeñas y medianas empresas. En este sentido, una vez revisados los argumentos presentados y los resultados del análisis financiero realizado, considera pertinente mantener el valor inicialmente establecido, teniendo en cuenta que este se fundamenta en los antecedentes contractuales examinados y en las condiciones particulares del proceso de selección.

Así mismo, se precisa que el análisis financiero que sustenta la determinación de los indicadores se encuentra publicado en la plataforma SECOP II, junto con los demás documentos del proceso, para consulta de todos los interesados.

En consecuencia, la entidad considera que el indicador de cobertura de intereses establecido cuenta con sustento en el análisis financiero realizado durante la etapa de planeación contractual y responde a la necesidad de verificar la capacidad financiera de los posibles oferentes para asumir las obligaciones derivadas de la ejecución del contrato. Por lo anterior, no se acoge la solicitud de modificación y se mantiene el indicador de cobertura de intereses igual o superior a 3,20, establecido en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

OBSERVACIÓN N° 3: BASE GRAVABLE DE LAS ESTAMPILLAS

"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."*

RESPUESTA:

El observante afirma que el proyecto de pliego no establece de manera expresa la base gravable de las estampillas departamentales. Esa afirmación no es exacta. El numeral 7.24 "Impuestos" del pliego dispone que el contratista asumirá las estampillas consignadas en la Circular SAF N.º 003 del 20 de enero de 2026, "Descuentos a practicar vigencia 2026". Además, incorpora el cuadro de descuentos que hace parte integral de esa circular, cuyo contenido es el siguiente:

DESCUENTOS A PRACTICAR POR EL MUNICIPIO DE ACACÍAS VIGENCIA 2026 SEGÚN ACUERDO 595 DE 2022 Y ORDENANZA 1184 DE 2022								
Tipo de descuento	**Porcentaje**	**Obra**	**Interventoría obra**	**Compras**	**Servicios**	**Combustible**	**Vivienda VIS**	**CPS**
Fondo de Seguridad	5 %	Sí	No	No	No	No	Sí	No
Estampilla Adulto Mayor	3 %	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí
Estampilla Cultura	2 %	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí
Estampilla Departamental Turismo	2 %	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí
Estampilla Departamental Unillanos	1 %	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Mensual superior a 145 UVT ($7.594.230)
Estampilla Electrificación	0,5 % después de 4.500 UVT ($235.683.000)	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	No
Estampilla Departamental Prohospital	1 % contratos mayores a la mínima cuantía ($49.025.340)	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	No
Estampilla Justicia Familiar	2 %	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	A partir de 10 SMLMV ($17.509.050)
Tasa Prodeporte y Recreación	2 %	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
ICA	De 3×1000 a 10×1000 de acuerdo a la actividad económica	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
ReteIVA	15 %	No	Sí	Sí facturan	Sí facturan	Sí	No	Sí factura
Retención en la fuente	Depende del tipo de contrato	2 %	6 % declarantes / 10 % no declarantes	2,5 % declarante / 3,5 % no declarante	4 % declarante / 6 % no declarante	0,1 %	Sí	Sí por tabla
IMPORTANTE: ESTOS DESCUENTOS SE APLICAN DE MANERA GENERAL PERO SE DEBEN AJUSTAR AL TIPO DE CONTRATISTA; ES DECIR, SI CORRESPONDE A PERSONA NATURAL, JURÍDICA, FUNDACIÓN, CORPORACIÓN, ETC; Y TENER EN CUENTA SI DEBEN O NO FACTURAR DE ACUERDO AL RÉGIMEN AL QUE PERTENEZCAN								

Fuente: Circular SAF N.º 003 de 2026, Alcance 02, y numeral 7.24 del pliego de condiciones.

El cuadro contiene los elementos necesarios para liquidar cada tributo. Identifica las estampillas Departamentales aplicables: Turismo (2 %), Unillanos (1 %), Electrificación (0,5 %, después de 4.500 UVT) y Prohospital (1 %, en contratos mayores a la mínima cuantía). Señala que todas aplican a la columna "Compras", que corresponde a este proceso. Y remite expresamente, en su título, a la norma que las regula: la Ordenanza 1184 de 2022 de la Asamblea Departamental del Meta.

en el mismo numeral 7.24 del pliego de condiciones dispone que la norma que regula las estampillas departamentales es la Ordenanza 1184 del 30 de septiembre de 2022, *"Por medio de la cual se adopta el Estatuto de Rentas Tributarias para el Departamento del Meta",* citada expresamente en el cuadro del pliego. Su Título IX, Capítulo I, contiene las normas comunes a todas las estampillas departamentales. Su artículo 274, "Base gravable en contratos", dispone textualmente: *"La base gravable es el valor bruto de los contratos, entendido como el valor a girar por cada orden de pago o adiciones por cada contrato, sin incluir el impuesto al valor agregado IVA"*. A su vez, el artículo 275 establece que, cuando el hecho generador es la suscripción de contratos, las estampillas se causan en la fecha de suscripción y se recaudan mediante descuento directo sobre los pagos.

En consecuencia, la base gravable de las estampillas departamentales sí está determinada en el pliego. El cuadro del numeral 7.24 fija el tributo, la tarifa y su aplicación a este contrato, y remite expresamente a la Ordenanza 1184 de 2022, que en su artículo 274 define la base. Esa remisión es la forma adecuada de regular la materia. Conforme al artículo 338 de la Constitución Política, las bases gravables de los tributos territoriales las fijan las ordenanzas y los acuerdos, y al pliego le corresponde identificarlas y remitir a ellas, no crear una regla propia.

Respecto a la segunda solicitud contenida en la misma observación se confirma, de acuerdo con el artículo 274 de la Ordenanza 1184 de 2022, la retención por las estampillas Departamentales relacionadas en el cuadro se liquidará aplicando las tarifas allí señaladas sobre el valor bruto de cada orden de pago o adición del contrato, sin incluir el IVA. El Municipio, como agente de retención, practicará esos descuentos en cada pago.

Por lo anterior, la Entidad no acoge la solicitud. La base gravable de las estampillas departamentales ya está regulada en el pliego: el cuadro de descuentos del numeral 7.24, tomado de la Circular SAF N.º 003 de 2026, fija los tributos, sus tarifas y su aplicación al contrato, y remite expresamente a la Ordenanza 1184 de 2022, cuyo artículo 274 la determina sin incluir.

OBSERVACIÓN N° 4: 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."*

RESPUESTA:

El numeral 4.3.11 del pliego de condiciones no establece la obligación de aportar el recibo de pago de la prima correspondiente a la garantía de seriedad de la oferta. La exigencia se circunscribe a la presentación de la garantía junto con la propuesta, constituida a favor del Municipio de Acacías y con el cumplimiento de las condiciones de vigencia, valor, amparos y demás requisitos allí previstos, expedida por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera. En consecuencia, no resulta exigible la presentación del soporte de pago de la prima, por cuanto este documento no se encuentra contemplado como requisito dentro de las condiciones establecidas en el pliego.

No obstante, se precisa que, de conformidad con el parágrafo 3 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, adicionado por el artículo 5 de la Ley 1882 de 2018, la no presentación de la garantía de seriedad de la oferta junto con la propuesta constituye una causal de rechazo, al tratarse de un requisito no subsanable. Asimismo, la Entidad verificará su origen y veracidad directamente ante la compañía aseguradora que la haya expedido.

Por lo anterior se da por aclarado el aspecto observado el cual no constituye un ajuste en el Pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN N° 5: 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."*

RESPUESTA:

El pliego de condiciones no distingue entre experiencia general y experiencia específica. El numeral 4.5.1 exige una única experiencia mínima, que se acredita con máximo un (1) contrato celebrado y liquidado con entidad pública o privada, cuyo objeto sea igual o similar al del proceso o cuyo alcance haya consistido en la compra y/o suministro de vehículos tipo van y/o camionetas, o de vehículos para el traslado de personas, por un valor igual o superior al 100 % del presupuesto oficial expresado en SMMLV, inscrito en el Registro Único de Proponentes y clasificado en los códigos UNSPSC señalados en ese numeral. En consecuencia, basta con que el proponente acredite un contrato que cumpla todas esas condiciones, aplicando las reglas de valoración del numeral 4.5.1.2.

Por lo anterior se da por aclarado el aspecto observado el cual no constituye un ajuste en el Pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN N° 6: LIMITACIÓN 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."*

RESPUESTA:

El numeral 1.4 del proyecto de pliego de condiciones establece que la convocatoria es susceptible de limitarse a MiPymes, por cuanto su presupuesto oficial de TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($399.000.000) M/CTE no supera el umbral de USD 125.000, equivalente a QUINIENTOS ONCE MILLONES SETECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS ($511.708.497) M/CTE. Sin embargo, el hecho de que el proceso sea susceptible de limitación no significa que por ello quede limitado de forma automatica. Para que la limitación proceda deben acreditarse, además de la cuantía, las demás condiciones del artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021. Una de ellas es haber recibido, dentro del plazo previsto en el cronograma del proceso, solicitudes de por lo menos dos (2) MiPymes que cumplan los requisitos documentales exigidos en el numeral 1.4 del pliego.

El plazo para presentar solicitudes de limitación corre desde la publicación del proyecto de pliego de condiciones, el 09 de noviembre de 2026, hasta el 14 de noviembre de 2026 a las 12:00 PM. Vencido ese término, la Entidad verificará las solicitudes de limitación que se hayan presentado frente a los requisitos del numeral 1.4 del pliego y a las condiciones del Decreto 1082 de 2015. Como resultado de esa verificación, publicará en la Plataforma Transaccional SECOP II el aviso informativo en el que se indicará si el proceso se limita o no a MiPymes y, en caso de que se limite, su alcance. La decisión quedará consignada también en el acto administrativo de apertura del proceso.

En cuanto a la limitación territorial que menciona el observante, el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015 la contempla como una facultad de la Entidad. Esa facultad solo puede ejercerse cuando se cumplen también los presupuestos del artículo 2.2.1.2.4.2.2 y cuando las solicitudes se presentan en ese sentido. Por lo tanto, solo procedería

si se verifican esas condiciones, y su alcance se precisará en el mismo aviso informativo. Si no se acreditan los requisitos legales, el proceso no tendrá ninguna limitación, y podrán participar todos los interesados que cumplan los requisitos del pliego, sin importar su tamaño empresarial ni su domicilio.

Finalmente, nos permitimos aclarar que la entidad ha garantizado los principios de transparencia y pluralidad de oferentes en el presente proceso de selección, con la finalidad de garantizar la selección objetiva del contratista y la libre concurrencia de oferentes al proceso de selección.

Sin otro particular,



Firmado digitalmente por Franki Alexander Gómez Sánchez

FRANKI ALEXANDER GÓMEZ SÁNCHEZ
Jefe Oficina de Contratación

Elaboró: Claudia Viviana Ortiz Mora / Abogada Oficina de Contratación
Proyectó: Edna Piedad Moya / Profesional Oficina de Contratación
Revisó: Yuli Andrea Trujillo Rivera / Abogada Revisora Oficina Contratación