



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS DE  
CONDICIONES  
SELECCIÓN ABREVIADA No. SA-MC-007 de 2015**

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR BENOIT TANGUY, Gerente General de SCANIA COLOMBIA S.A.S. mediante correo electrónico de fecha 9 de octubre de 2015, 05:51 p.m.**

**OBSERVACIÓN No. 1.** *En el numeral 1.2 OBJETO DE LA SELECCIÓN ABREVIADA se hace referencia a que compone el vehículo: “En todo caso, la necesidad de Transcaribe S.A., refiere a contar con un vehículo integral compuesto por el chasis y la carrocería y sistemas de control, de donde surge que no se hará la adquisición aislada de los dos elementos, sino su integración en el vehículo, para lo cual los interesados en el proceso podrán conformar las estructuras plurales que correspondan, para la presentación de la oferta y suscripción y ejecución del contrato de suministro, para el cumplimiento del cometido estatal que se pretende satisfacer”.*

*En el numeral no es claro qué elementos componen el chasis, ya que hace referencia a tres partes, el chasis, la carrocería y los sistemas de control y posteriormente que no se hará una adquisición aislada de los dos elementos. Esperamos que se pueda hacer una claridad frente a este punto de cuales elementos conforman el objeto de la oferta, sobre lo cual consideramos que solo se considere el chasis y la carrocería.*

*De igual manera en el numeral 1.3.2 se determina que: “Para operar en el sistema TRANSCARIBE, los vehículos deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer el control de flota y validación de medio de pago”.*

*Una vez más consideramos que se debe aclarar este numeral porque se podría interpretar que la oferta de los vehículos debería incluir el equipo tecnológico para hacer el control de flota y validación de medio de pago, siendo que el sistema de validación de pago es asumido por el concesionario encargado del recaudo.*

**RESPUESTA:** Los Sistemas de control descritos son los sistemas de gestión de la flota que están a cargo según su uso al concesionario de Operación de Recaudo y al Contratista proveedor de los Autobuses. Estos obedecen a los computadores a bordo de los autobuses, su integración tecnológica, software y demás elementos necesarios para el control de la flota y las diferentes variables a controlar.

Estos elementos se encuentran definidos en el anexo 1, "Especificaciones técnicas de Autobuses", Numeral 3: UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACs), SENSORES DEL AUTOBUS Y SENSORES DE PESO y debe tener total integración con el que Suministre el Concesionario de Recaudo.



**OBSERVACIÓN No. 2.** *En el numeral 1.3.2 TIPO DE VEHÍCULOS Y ESPECIFICACIONES GENERALES, en la sección Padrones se hace referencia a las normas técnicas: “(Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206)”.*

*Dado que los padrones están regulados en la NTC 4901-3 y NTC 4901-2 y la norma técnica de accesibilidad es la NTC 5701, consideramos pertinente que el texto se modifique de la siguiente manera.*

*(Dando Cumplimiento a lo establecido en las normas NTC 4901-2, NTC 4901-3 y NTC 5701).*

**RESPUESTA:** Se acepta la inclusión de la nueva norma, sin embargo, por contener los pliegos referentes de otras normas el texto se modifica al siguiente: “(Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1, NTC 5206 y NTC 5701)”.

**OBSERVACIÓN No. 3.** *En cuanto a la descripción técnica mínima que deberán cumplir los vehículos se determina el sistema de frenos.*

*“Frenos de disco delanteros”.*

*Se debe hacer claridad de este asunto ya que los vehículos no se pueden configurar con sistemas de frenos diferentes en cada eje, por lo cual deberían ser el mismo para los frenos delanteros y traseros, de igual manera recomendamos el uso de frenos a tambos en los cuatro ejes.*

**RESPUESTA:** Los frenos delanteros para todas las tipologías deben ser frenos de disco, tal como esta descrito en el Anexo 1. Este tipo de frenos difiere de las del segundo eje (Padrón y Busetones) y segundo y tercer eje (Articulados) y hacen parte de los requerimientos técnicos especificados al momento de solicitar las diferentes cotizaciones para la estructuración de los estudios previos y del sector que soportan el proceso, los cuales incluyen a Busscar de Colombia S.A.S.

De igual forma se hace necesario contar con un estudio técnico especializado que especifique que no se puede tener frenos de diferente tipos para los ejes delanteros de los autobuses.

**OBSERVACIÓN No. 4.** *En el numeral 1.3.3 Cantidad y pedidos de los vehículos se hace referencia al plazo de entrega y se determina que:*

*“La entrega de los vehículos en condiciones de prestar el servicio público de transporte debe ser en un plazo inferior a 6 meses contados desde la suscripción del contrato de adquisición de vehículos, así”.*

*Situación que se vuelve a determinar en el numeral 1.3.5 Vehículos:*

*“El Proceso de transporte de chasis hasta las instalaciones de la carrocería debe ser máximo de 4 meses.*

*Para vehículos CKD, el proceso de ensamblaje total debe ser máximo de 6 meses y el traslado del chasis y el vehículo está a cargo del Proveedor”.*



*De acuerdo a la experiencia en los tiempos de entrega para vehículos a gas teniendo en cuenta los plazos de fabricación, los tiempos de transporte, los trámites de nacionalización que se deben realizar durante la obtención de la exclusión de IVA por parte de la ANLA el montaje del sistema de alimentación a gas son factores que generan que los vehículos de esta tecnología deban contar con un plazo de entrega mayor, por lo que se considera que el tiempo de entrega se debe ampliar a 8 meses.*

**RESPUESTA:** Por requerimientos del Sistema, acorde al plan de implementación la necesidad de autobuses está dada para tener autobuses en dos pedidos: Primero: Máximo mes 6 y segundo pedido: máximo mes 8.

Por lo anterior, no es conveniente aumentar el periodo de entrega de los autobuses. De igual forma, es preciso resaltar que acorde con la experiencia obtenida del proceso actual de exclusión de IVA para los concesionarios de Operación 1 y 3, este proceso se llevó a cabo en 4 meses, dentro del proceso de entrega de los autobuses de cada Concesionario.

**OBSERVACIÓN No. 5.** *En el numeral 1.3.5 Vehículos se habla de la garantía del vehículo:*

*“Los vehículos deben tener una garantía mínima de 2 años, sin límite de kilometraje y el mantenimiento preventivo dentro de este periodo debe estar a cargo del proveedor, el cual deberá contar con un stock de repuestos mínimo, así como realizar el acompañamiento completo durante el proceso de fabricación, carrocería en fábrica y durante el período de garantía y el acompañamiento mínimo durante 3 meses de Operación, para evaluar y reajustar condiciones de operación”.*

*Los chasis Scania solo cuentan con un (1) año de garantía sin límite de kilometraje por lo cual es imposible ofertar bajo esta condición. En adición quisiéramos que se hiciera claridad en el tema del mantenimiento preventivo ya que como está redactado pareciera que en la oferta de los vehículos se debe incluir el costo del mantenimiento preventivo durante este periodo, suma que incrementaría el costo del vehículo. Por lo cual solicitamos que este requerimiento sea excluido o se puntualice que estos costos (insumos, consumible y labor) serán facturados a Transcaribe.*

**RESPUESTA:** En aras de garantizar el cumplimiento de las condiciones técnicas de los autobuses y contar con la garantía de los mismos durante los dos años (mínimos) solicitados en el proceso, se dejó previsto que el mantenimiento preventivo debe estar a cargo del proveedor de los autobuses dada su experiencia y conocimiento de la tecnología, y no a través de un contratista el cual no cuenta con dicha experiencia, la cual tendría que contratar con el proveedor de autobuses. Es así como se le solicita al contratista un stock mínimo de repuestos y el personal necesario para dicha actividad, además del acompañamiento durante los 3 primeros meses (mínimo) para el reajuste de las condiciones técnicas Operativas. Los costos de los mantenimientos (insumos + consumibles + labor) deberán ser facturados a Transcaribe.



Lo que se busca con este tipo de obligaciones es garantizar la estabilidad de los autobuses y la garantía de los mismos, aunado en el hecho de que es el mismo proveedor el que tiene el conocimiento y la experiencia para la ejecución de dichas actividades.

Por lo anteriormente descrito y teniendo en cuenta el hecho de la contratación directa del Mantenimiento preventivo- correctivo con el mismo proveedor prescribe el hecho de la solicitud mínima de 2 años de garantía sin límite de kilometraje. Este requerimiento hace parte de igual forma de la condición dinámica de la oferta, por lo que no se modifica el periodo a solicitud del peticionario.

**OBSERVACIÓN No. 6.** *En el numeral 1.4 PLAZO DEL CONTRATO se habla de las condiciones de precio durante la duración del contrato como se puede observar:*

*“Los pedidos que se generen dentro del plazo de estructuración previsto en este contrato, esto es, los tres (3) años iniciales para pedido de flota, deberán conservar las mismas condiciones de precio señaladas en la subasta inversa, así como las condiciones técnicas y de financiación que dan lugar a la adjudicación, sin perjuicio de la incorporación de un componente de revisión por actualización tecnológica de los vehículos, conservando las condiciones mínimas de adjudicación”.*

*En relación a este numeral no consideramos adecuado solicitar que se conserven las mismas condiciones de precio durante 3 años, ya que teniendo en cuenta la variación actual en la tasa de cambio son insostenibles durante este periodo de tiempo razón por la cual solicitamos que se mantengan las condiciones de precio máximo durante un año. En adición a esto consideramos que una vez adjudicada la licitación y las condiciones técnicas del vehículo sean avaladas por Transcaribe, cualquier variación de esta deben ser evaluadas entre Transcaribe y el adjudicatario para determinar si existe una variación en el precio del vehículo.*

**RESPUESTA:** Consideramos que no resulta válida la solicitud planteada por el oferente en cuanto a la variación del plazo del contrato. Así mismo es importante precisar, que para los pedidos adicionales deberá conservarse el valor de la oferta inicial de los padrones expresados en dolares norte americanos, los cuales se liquidaran a la tasa representativa de mercado TRM a la fecha de la entrega de los mismos.

**OBSERVACIÓN No. 7.** *En el numeral 1.5.1 Aspectos financieros de la contratación:*

*“Monto del crédito alcance pedido No. 1 y No. 2: Hasta USD \$250.000 dólares por cada bus padrón.*

*El monto total del crédito, equivale a la multiplicación del valor ofertado en dólares por cada tipo de bus, por la TRM de la fecha de presentación de la oferta.*

*Tasa: IPC + 8,5*

*Período de Pago: 11 años\**

*\* Incluye un (1) año de gracia”.*



*Debido a la necesidad de recurrir a la banca internacional para poder conseguir los recursos de financiación genera que el monto total del crédito no se pueda fijar en pesos colombianos razón por la cual la moneda de la financiación debe ser dólares americanos. En adición a lo anterior la tasa estaría fijada también por un indicador internacional, en el caso de la oferta que nos encontramos adelantando es la del Mercado Interbancario de Paris estimada en un 2,32% a.a. De igual manera la condición de crédito conseguida en la banca internacional es de un periodo de pago de 10 años incluido 1 año de gracia.*

**RESPUESTA:** Cabe resaltar, que la Operación de crédito, es de naturaleza proveedor, expresados en Pesos Colombianos, la tasa efectiva anual en moneda local o extranjera dependiendo del origen nunca podrá superar a la tasa efectiva anual del IPC + 8,5% que es la máxima y en la cual se debe expresar la oferta. Por tal razón deben conservarse las condiciones originales del proceso de selección abreviada, manteniéndose como moneda fijada para el proceso el peso colombiano, suministrarse el crédito a la entidad en las condiciones que se pactan en el pliego.

**OBSERVACIÓN No. 8.** *Finalmente quisiéramos que se determinara en la licitación que el adjudicatario de la licitación tenga la posibilidad de hacer cesión de los derechos económicos de esta, ya que es necesario efectuar esta operación para que el banco que vaya a dar la financiación para este proyecto pueda adquirir estos derechos y administre el crédito.*

**RESPUESTA:** La cesión de derechos económicos, así como la cesión de la posición contractual, son figuras jurídicas previstas en la legislación civil y comercial colombiana, que resultan aplicables en virtud del artículo 13 de la Ley 80 de 1993. Bajo esa consideración, no es necesario incluir en el pliego de condiciones esa precisión, considerando que la Ley.

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALEJANDRO ROBLEDO VILLEGAS, Gerente General de BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S. mediante correo electrónico de fecha 9 de octubre de 2015, 04:36 p.m.**

**OBSERVACIÓN No. 1.** *En el numeral 1.2 OBJETO DE LA SELECCIÓN ABREVIADA se indica:*

*“En todo caso, la necesidad de Transcaribe S.A., refiere a contar con un vehículo integral compuesto por el chasis y la carrocería y sistemas de control, de donde surge que no se hará la adquisición aislada de los dos elementos, sino su integración en el vehículo, para lo cual los interesados en el proceso podrán conformar las estructuras plurales que correspondan, para la presentación de la oferta y suscripción y ejecución del contrato de suministro, para el cumplimiento del cometido estatal que se pretende satisfacer”.*

*Favor aclarar, a cuáles “sistemas de control” se hace referencia?*



**RESPUESTA:** Los Sistemas de control descritos, son los sistemas de gestión de la flota que están a cargo según su uso al concesionario de Operación de Recaudo y al Contratista proveedor de los Autobuses. Estos obedecen a los computadores a bordo de los autobuses, su integración tecnológica, software y demás elementos necesarios para el control de la flota y las diferentes variables a controlar.

Estos elementos se encuentran definidos en el anexo 1, "Especificaciones técnicas de Autobuses", Numeral 3: UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACs), SENSORES DEL AUTOBUS Y SENSORES DE PESO y debe tener total integración con el que Suministre el Concesionario de Recaudo.

**OBSERVACIÓN No. 2.** *En el numeral 1.3.2 Tipo de vehículos y especificaciones generales, página 6 del Pliego de Condiciones, se indica para los vehículos Padrones: "Para operar en el sistema TRANSCARIBE, los vehículos deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer el control de flota y validación de medio de pago". Se solicita aclarar y/o rectificar si realmente la especificación requerida corresponde únicamente a las CONEXIONES para dichos equipos.*

**RESPUESTA:** La solicitud incorporada en el numeral 1.3.2 corresponde a una obligación que incluye los equipos, los cuales deben ser instalados según el responsable de cada equipo.

**OBSERVACIÓN No. 3.** *En el numeral 1.3.3. Cantidad y pedidos de los vehículos, en el último párrafo se indica: "El proponente deberá indicar las fechas ciertas en las cuales ingresarán los vehículos que no son objeto de asignación de puntaje. Para el efecto, tendrá en cuenta el siguiente cronograma, debido presentar como parte de la oferta el cronograma de entrega de cada uno de los pedidos". No se presenta el cronograma mencionado. Por favor aclarar.*

**RESPUESTA:** Los autobuses deben ser entregados en dos fases, que tienen como máxima fecha de entrega los meses 6 y 8 después de la fecha de adjudicación de la selección abreviada, las cuales para efectos de calificación se debe especificar la cantidad de vehículos por mes:

Mes 4  
Mes 5  
Mes 6  
Mes 7  
Mes 8

De acuerdo con el pliego de condiciones, sólo se asignará puntaje por las entregas en los meses 4 y 5.



**OBSERVACIÓN No. 4.** *En el numeral 1.3.5 Vehículos, página 8 del Pliego de Condiciones se indica:*

*“Los vehículos deben tener una garantías mínima de 2 años, sin límite de kilometraje y el mantenimiento preventivo dentro de este periodo debe estar a cargo del proveedor, el cual deberá contar con un stock de repuestos mínimo, así como realizar el acompañamiento completo durante el proceso de fabricación, carrocería en fábrica y durante el período de garantía y el acompañamiento mínimo durante 3 meses de Operación, para evaluar y reajustar condiciones de operación”.*

*Se solicita considerar que esta garantía sea de un (1) año sin límite de kilometraje, toda vez que esta es la garantía mínima que originalmente los fabricantes de chasis y carrocería otorgan a sus productos.*

**OBSERVACIÓN No. 5.** *Igualmente en el numeral 1.3.5 Vehículos, página 8 del Pliego de Condiciones se solicita:*

*“Los vehículos deben tener una garantías mínima de 2 años, sin límite de kilometraje y el mantenimiento preventivo dentro de este periodo debe estar a cargo del proveedor, el cual deberá contar con un stock de repuestos mínimo, así como realizar el acompañamiento completo durante el proceso de fabricación, carrocería en fábrica y durante el período de garantía y el acompañamiento mínimo durante 3 meses de Operación, para evaluar y reajustar condiciones de operación”.*

*Se solicita aclarar si el requerimiento es que los costos de mantenimiento preventivo de los vehículos durante el periodo de garantía sean asumidos por el proponente, por cuando este costo incidirá de manera directa en el precio de las unidades ofertadas. Por lo tanto solicitamos este costo sea excluido del presente proceso.*

**RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES 4 Y 5:** En aras de garantizar el cumplimiento de las condiciones técnicas de los autobuses y contar con la garantía de los mismos durante los dos años (mínimos) solicitados en el proceso, se dejó previsto que el mantenimiento preventivo debe estar a cargo del proveedor de los autobuses dada su experiencia y conocimiento de la tecnología, y no a través de un contratista el cual no cuenta con dicha experiencia, la cual tendría que contratar con el proveedor de autobuses. Es así como se le solicita al contratista un stock mínimo de repuestos y el personal necesario para dicha actividad, además del acompañamiento durante los 3 primeros meses (mínimo) para el reajuste de las condiciones técnicas Operativas. Los costos de los mantenimientos (insumos + consumibles + labor) deberán ser facturados a Transcaribe.

Lo que se busca con este tipo de obligaciones es garantizar la estabilidad de los autobuses y la garantía de los mismos, aunado en el hecho de que es el mismo proveedor el que tiene el conocimiento y la experiencia para la ejecución de dichas actividades.

Por lo anteriormente descrito y teniendo en cuenta el hecho de la contratación directa del Mantenimiento preventivo- correctivo con el mismo proveedor prescribe el hecho de la solicitud mínima de 2 años de garantía sin limite de kilometraje. Este requerimiento hace



parte de igual forma de la condición dinámica de la oferta, por lo que no se modifica el periodo a solicitud del peticionario.

**OBSERVACIÓN No. 6.** *En el numeral 4.1.6 Capacidad Financiera del proponente se exige lo siguiente:*

<b>INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>INDICE REQUERIDO</b>
<i>Índice de liquidez</i>	<i>Activo corriente/pasivo corriente</i>	<i>Igual o superior a 1,3</i>
<i>Índice de endeudamiento</i>	<i>Pasivo total sobre activo total X 100</i>	<i>Igual o superior a 65%</i>
<i>Razón de cobertura de intereses</i>	<i>Utilidad Operacional/Gasto de Intereses</i>	<i>Igual o superior a 2</i>

*Estos valores difieren de lo exigido en la Licitación Pública No. TC-LPN-001-2015, que fue declarada desierta, y que trataba sobre los mismos bienes.*

*Solicitamos se mantengan como exigencia los siguientes indicadores, establecidos para la mencionada licitación, para calificar la capacidad financiera del proponente:*

<b>INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>INDICE REQUERIDO</b>
<i>Índice de liquidez</i>	<i>Activo corriente/pasivo corriente</i>	<i>Igual o superior a 1</i>
<i>Índice de endeudamiento</i>	<i>Pasivo total sobre activo total X 100</i>	<i>Igual o superior a 80%</i>
<i>Razón de cobertura de intereses</i>	<i>Utilidad Operacional/Gasto de Intereses</i>	<i>Igual o superior a 3</i>

**RESPUESTA:** De acuerdo con la respuesta dada por los Asesores Financieros se recomendó aceptar la propuesta del interesado, pues encontramos ajustada la solicitud realizada. Es importante precisar que en los documentos previos se publicó en las condiciones indicadas en la observación, modificándose a la estructuración contenida en la licitación pública que antecede a este proceso de selección.

**OBSERVACIÓN No. 7.** *En el numeral 4.1.7 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL se exige lo siguiente:*

<b>INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>INDICE REQUERIDO</b>
<i>Rentabilidad del patrimonio</i>	<i>Utilidad neta dividida por el patrimonio</i>	<i>Igual o superior a 5%</i>
<i>Rentabilidad del activo</i>	<i>Utilidad neta dividida por el activo total</i>	<i>Igual o superior a 3%</i>





En el mismo sentido del punto anterior, solicitamos se mantengan las exigencias de la licitación pública No. TC-LPN-001-2015:

<b>INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>INDICE REQUERIDO</b>
<i>Rentabilidad del patrimonio</i>	<i>Utilidad neta dividida por el patrimonio</i>	<i>Igual o superior a 0</i>
<i>Rentabilidad del activo</i>	<i>Utilidad neta dividida por el activo total</i>	<i>Igual o superior a 0</i>

**RESPUESTA:** De acuerdo con la respuesta dada por los Asesores Financieros se recomendó aceptar la propuesta del interesado, pues encontramos ajustada la solicitud realizada. Es importante precisar que en los documentos previos se publicó en las condiciones indicadas en la observación, modificándose a la estructuración contenida en la licitación pública que antecede a este proceso de selección.

**OBSERVACIÓN No. 8.** *Se solicita revisar el numeral 4.3 Garantías, toda vez que se exigen las siguientes garantías:*

**4.3.3.1 Garantía de cumplimiento del contrato**

*Este amparo se constituirá por una cuantía igual al 20% del valor del contrato, el cual deberá permanecer vigente durante el plazo de ejecución del contrato y hasta el tiempo estimado para su liquidación. Al monto de esta garantía se imputará la cláusula penal y se repondrá este valor por parte del Contratista, si se hiciera efectivo algún valor con cargo a la garantía, llevando a disminuir o agotar el valor asegurado.*

*En este sentido el valor de la Garantía será si el proponente es adjudicatario del contrato para el suministro de vehículos PADRONES de: \$11.048.000.000*

**4.3.3.2 Salarios y prestaciones sociales e indemnizaciones**

*Este amparo cubre a Transcaribe de los perjuicios que se le ocasionen, como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a cargo del contratista y que tienen relación directa con la contratación de personal necesario para la ejecución del contrato amparado.*

*Se constituirá por una cuantía del 5% del valor del contrato y deberá permanecer vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más. En caso de prorrogarse el plazo de ejecución, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término.*

**4.3.3.3 Calidad de calidad del bien suministrado**

*Este amparo se constituirá por una cuantía igual al 10% del valor del contrato, el cual deberá permanecer vigente por tres (3) años contados a partir de la terminación del contrato.*

**4.3.3.4 Calidad del servicio**

*Refiere a la calidad del Mantenimiento y disponibilidad de flota por un valor de equivalente al 20% del valor total del contrato en caso de que el daño de un autobús se dé por condiciones de fabricación, más de tres fallas del mismo componente que inhabiliten el autobús para la Operación. El plazo de garantía será de tres (3) años.*



*Solicitamos que sean exigidas únicamente las Garantías correspondientes a CUMPLIMIENTO (4.3.3.1) y CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO (4.3.3.2) de los bienes, pues al tratarse de un contrato de suministro, las demás garantías no guardarían una relación con el objeto del mismo.*

**RESPUESTA:** El inciso tercero del artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 establece que el Gobierno Nacional señalará lo criterios que seguirán las entidades para la exigencia de garantías, las clases y niveles de amparo de los riesgos de los contratos, así como los caos en que por las características y complejidad del contrato a celebrar, la garantía pueda ser dividida teniendo en cuenta las etapas o riesgos relativos a la ejecución del respectivo contrato.

De conformidad con lo anterior, el Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015, en relación con la garantía de cumplimiento del contrato, establece lo siguiente:

*ARTÍCULO 2.2.1.2.3.1.7. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO. La garantía de cumplimiento del contrato debe cubrir:*

*1. Buen manejo y correcta inversión del anticipo. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal con ocasión de: (i) la no inversión del anticipo; (ii) el uso indebido del anticipo; y (iii) la apropiación indebida de los recursos recibidos en calidad de anticipo.*

*2. Devolución del pago anticipado. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal por la no devolución total o parcial del dinero entregado al contratista a título de pago anticipado, cuando a ello hubiere lugar.*

*3. Cumplimiento del contrato: Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios derivados de:*

*3.1 el incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;*

*3.2 el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;*

*3.3 los daños imputables al contratista por entregas parciales de la obra, cuando el contrato no prevé entregas parciales; y*

*3.4 el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.*

*4. Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales. Este amparo debe cubrir a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado.*

*La Entidad Estatal no debe exigir una garantía para cubrir este Riesgo en los contratos que se ejecuten fuera del territorio nacional con personal contratado bajo un régimen jurídico distinto al colombiano.*



*5. Estabilidad y calidad de la obra. Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por cualquier tipo de daño o deterioro, imputable al contratista, sufrido por la obra entregada a satisfacción.*

*6. Calidad del servicio. Este amparo cubre a la Entidad Estatal por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado.*

*7. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes. Este amparo debe cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que recibe la Entidad Estatal en cumplimiento de un contrato.*

*8. Los demás incumplimientos de obligaciones que la Entidad Estatal considere deben ser amparados de manera proporcional y acorde a la naturaleza del contrato. (Resaltado fuera del texto)*

En este sentido, y teniendo en cuenta las características del objeto a contratar, TRANSCARIBE S.A. considera necesario que el contratista constituya garantía de cumplimiento para cubrir todos y cada uno de los cuatro amparos específicamente contemplados por el pliego.

Si bien es cierto que se trata de un contrato de suministro de vehículos padrones, existen obligaciones adicionales a la entrega de los vehículos en cabeza del contratista que hace necesario el amparo de la calidad del servicio suministrado. El inciso quinto del numeral 1.3.5 del documento de pliego de condiciones es claro al señalar que el proveedor está obligado a llevar a cabo el mantenimiento preventivo de los vehículos durante un periodo de 2 años, así como también debe realizar el acompañamiento completo durante el proceso de fabricación, carrocería en fábrica, periodo de garantía y operación para evaluar y reajustar las condiciones de la prestación del servicio.

Finalmente, respecto del amparo que cubre el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones, es necesario tener en cuenta que este es un requisito para el perfeccionamiento del contrato contemplado por el artículo 41 de la Ley 80 de 1993. Establece la citada norma:

*ARTÍCULO 41. DEL PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO. Los contratos del Estado se perfeccionan cuando se logre acuerdo sobre el objeto y la contraprestación y éste se eleve a escrito.*

*Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía y de la existencia de las disponibilidades presupuestales correspondientes, salvo que se trate de la contratación con recursos de vigencias fiscales futuras de conformidad con lo previsto en la ley orgánica del presupuesto. **El proponente y el contratista deberán acreditar que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.***



En este orden de ideas, no se atiende la petición del oferente y se mantienen como garantías a ser constituidas por el contratista las siguientes: i) garantía del cumplimiento del contrato; ii) garantía para el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones, iii) garantía de la calidad del bien suministrado; y iv) garantía de la calidad del servicio.

FIN DEL DOCUMENTO