

## **PRONUNCIAMIENTO N° 326-2023/OSCE-DGR**

Entidad : Universidad Nacional Agraria La Molina

Referencia : Licitación Pública N° 5-2023-UNALM-1, convocada para la “Adquisición de 08 ómnibus urbanos (48 pasajeros) y 03 ómnibus interurbano (46 pasajeros)”

---

### **1. ANTECEDENTES**

Mediante el formulario de Solicitud de Emisión de Pronunciamiento, recibido el 2<sup>1</sup> de agosto de 2023 y subsanado el 15<sup>2</sup> de agosto de 2023, el presidente del Comité de Selección a cargo del procedimiento de selección de la referencia remitió al Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE) la solicitud de elevación de cuestionamientos al pliego absolutorio de consultas y observaciones presentada por el participante **APPLE GLASS PERUANA S.A.C.**, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, en adelante la “Ley”, y el artículo 72 de su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 344-2018-EF, en adelante el “Reglamento”.

Asimismo, cabe precisar que en la emisión del presente pronunciamiento se utilizó el orden establecido por el comité de selección en el pliego absolutorio<sup>3</sup>, y los temas materia de cuestionamientos del mencionado participante, conforme al siguiente detalle.

**Cuestionamiento N°1** : Respecto a la absolución de la consulta y/u observación N° 1, referida al “**Motor y chasis**”.

**Cuestionamiento N°2** : Respecto a la absolución de la consulta y/u observación N° 17, referida a la “**Certificación ECE R66.02**”.

---

<sup>1</sup> Mediante el Trámite Documentario N° 2023-24969670-LIMA.

<sup>2</sup> Mediante el Trámite Documentario N° 2023-25002758-LIMA.

<sup>3</sup> Para la emisión del presente Pronunciamiento se utilizará la numeración establecida en el pliego absolutorio en versión PDF.

## 2. CUESTIONAMIENTOS

### Cuestionamiento N°1

### Respecto al “Motor y chasis”

El participante **APPLE GLASS PERUANA S.A.C.**, cuestionó la absolución de la consulta y/u observación N.º 1, manifestando lo siguiente:

“(…)

*Tal y como lo ha expuesto el participante VOLVO PERU SAC “los principales fabricantes de vehículos en el mundo no necesariamente ensamblan sus vehículos o chasis, con componentes de la misma marca, sino que buscan alianzas estratégicas con otros fabricantes que, homologados por ellos, suelen ser sus proveedores principales en componentes de motor, caja o corona”, lo que evidencia que aun en el mercado mundial existen limitados fabricantes que cumplen con tal exigencia, circunstancia que se acrecienta en el mercado nacional, en el que NO EXISTE fabricante ni de chasis ni de motores, sino que respecto al bien objeto de la convocatoria, todos los participantes tienen la condición de CARROCEROS o ENSAMBLADORES, o COMERCIALIZADORES.*

*En ese sentido, en ningún extremo, ni del estudio de mercado ni de las absoluciones de consultas y observaciones, la entidad ha logrado acreditar que, en el mercado nacional, existe pluralidad de proveedores que oferten el bien objeto de la convocatoria, con la característica de que, el motor y el chasis sean de la misma marca, o que el motor y el chasis sean del mismo fabricante sin que las marcas indicadas pertenezcan al mismo grupo económico que las comercializa y/o representa en el país”* (El subrayado y resaltado es nuestro)

### Pronunciamiento

Al respecto, cabe señalar que, en el artículo 16 de la Ley y el artículo 29 del Reglamento, se establece que el área usuaria es la responsable de la elaboración del requerimiento (las especificaciones técnicas en el caso de bienes), debiendo estos contener la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación.

Así, en el numeral 29.8 del citado artículo, se dispuso que el área usuaria es responsable de **la adecuada formulación del requerimiento**, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias técnicas que repercutan en el proceso de contratación. De las disposiciones citadas, se desprendería que, corresponde al área usuaria definir con precisión las especificaciones técnicas que comprenden el requerimiento, las cuales contienen las características, condiciones, cantidad y calidad de lo que se requiere contratar, de tal

manera que satisfagan su necesidad, evitando generar mayores costos y/o controversias en la ejecución contractual.

De manera previa, cabe señalar que el OSCE no ostenta calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinadas características técnicas; sin embargo, puede requerir a la Entidad informes que contengan la posición técnica al respecto<sup>4</sup>.

Ahora bien, atendiendo lo cuestionado por recurrente, corresponde señalar que, mediante la consulta y/u observación N° 1, se solicitó ampliar el requerimiento, quedando de la siguiente manera: “Motor y chasis de la misma marca o motor y chasis del mismo fabricante o chasis y motor de diferentes marcas”. Ante lo cual, el Comité de Selección decidió no acoger lo peticionado, indicando que el soporte de post venta para que el mantenimiento debe ser realizado por el mismo distribuidor.

Es así que, teniendo en consideración lo cuestionado por el recurrente, mediante el Informe Técnico, recepcionado en fecha 2<sup>5</sup> de agosto de 2023, la Entidad precisó lo siguiente:

*“Al respecto el Comité de Selección sostiene que la respuesta a la observación antes mencionada se sustenta técnicamente en lo siguiente:*

- 1. **La garantía del producto se puede tratar de manera integral y uniforme** al ser un motor y chasis de la misma marca o mismo fabricante, al no tener que tramitarse con un tercero (fabricante del motor), lo que disminuirá el tiempo de atenciones.*
- 2. **Se avala, de manera mucho más efectiva, el abastecimiento de repuestos y técnicos especializados del producto a adquirirse,** toda vez que el importador del vehículo asegura el stock mínimo de repuestos de sus marca, siendo mucho más complicado con motores instalados que no sean de la misma marca o mismo fabricante del chasis.*
- 3. **El motor se produce tomando en cuenta las características del chasis específico pudiendo garantizar la vida útil del mismo.***
- 4. La responsabilidad de la marca por los repuestos y servicios está garantizada ya que **la marca otorga el soporte integral de la garantía del chasis y motor y no por separado** ya que si no fuera así los tiempos de reparación y mantenimiento se ve afectado porque se depende de terceros (marca del motor y marca del*

<sup>4</sup> Ver el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

<sup>5</sup> Mediante el Trámite Documentario N° 2023-24969670-LIMA.

chasis).

5. *Menos problemas de integración: al tener componentes de la misma marca o mismo fabricante, es menos probable que se produzcan problemas de integración. **Los ingenieros de la marca pueden trabajar juntos para asegurarse de que los componentes funcionen integrados sin problemas.***
6. *Mejor soporte técnico: si el vehículo tiene componentes de la misma marca, el soporte técnico puede ser más fácil de obtener. **Los técnicos están más familiarizados con los vehículos de la misma marca o mismo fabricante y pueden ser más efectivos en la resolución de problemas.***
7. *Mayor eficiencia: cuando un vehículo tiene un chasis y motor de la misma marca o mismo fabricante, **es más probable que estén diseñados para trabajar juntos, esto puede resultar una mejor eficiencia en general.***

*Con respecto, a que en el mercado nacional exista pluralidad de proveedores, **el estudio de mercado realizado y que forma parte del expediente de contratación que da origen al procedimiento de selección convocado; se puede acreditar que en el mercado nacional existen proveedores que cumplen con lo requerido en las especificaciones técnicas** del bien objeto de la convocatoria garantizando la pluralidad de postores.*

*En ese sentido el Comité Especial, **ratifica lo especificado en la absolución de consultas y observaciones** (...)” (El subrayado y resaltado es nuestro).*

De esta manera, se desprende respecto a los vehículos materia de la contratación, los siguientes aspectos:

- Mediante el pliego absolutorio, el Comité de Selección decidió no acoger la solicitud de aceptar que el chasis y motor sean de distintas marcas, alegando que el soporte de post venta para que el mantenimiento debe ser realizado por el mismo distribuidor.
- Posteriormente, mediante Informe Técnico, la Entidad ratificó lo absuelto en la consulta y/u observación N° 1, brindando mayor información sobre la marca y/o fabricación, la cual se fundamenta en lo siguiente: i) La garantía del producto se puede tratar de manera integral y uniforme; ii) Se avala, de manera mucho más efectiva, el abastecimiento de repuestos y técnicos especializados del producto a adquirirse; iii) El motor se produce tomando en cuenta las características del chasis específico pudiendo garantizar la vida útil del mismo; iv) La marca otorga el soporte integral de la garantía del chasis y

motor y no por separado; v). Suelen estar diseñados para trabajar juntos, esto puede resultar una mejor eficiencia en general; entre otros motivos.

- Adicionalmente, señala que en la indagación de mercado realizada, se pudo verificar la existencia de pluralidad de proveedores con capacidad de atender el íntegro de las condiciones previstas en el requerimiento<sup>6</sup>; lo cual incluye la marca o fabricación del chasis y motor.

En ese sentido, considerando que la pretensión del recurrente está orientada a modificar la exigencia de la misma marca del chasis y motor, y teniendo en cuenta que la Entidad ha indicado las razones por las cuales mantiene su requerimiento, máxime si existiría pluralidad de proveedores con capacidad de cumplir con el requerimiento; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **NO ACOGER** el presente cuestionamiento.

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de elaborar el requerimiento, el pliego absolutorio y **el informe técnico, así como la atención de los pedidos de información requeridos**, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, **son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.**

## Cuestionamiento N°2

## Respecto a la “Certificación ECE R66.02”

El participante **APPLE GLASS PERUANA S.A.C.**, cuestionó la absolución de la consulta y/u observación N° 17, manifestando lo siguiente:

“(…)

*El Certificado ECE-R66.02, es un documento que certifica el cumplimiento de la normativa elaborada por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU), cuya certificación se produce fuera del Perú, y **no existe en el mercado nacional algún organismo que lo emita o acredite su cumplimiento.***

*Al respecto sostenemos que dicha exigencia contraviene la normativa legal aplicable al presente caso, conforme procedemos a exponer:*

*2.1. Contraviene a lo establecido en el numeral 29.6, del artículo 29, del Decreto Supremo N° 344-2018-EF, en el sentido de que, **si bien las Entidades tienen, la facultad de incluir disposiciones previstas en***

<sup>6</sup> Lo cual guarda relación con lo declarado en el “Formato de Resumen Ejecutivo de las Actuaciones Preparatorias”.

normas técnicas de carácter voluntario, esta facultad se encuentra limitada al cumplimiento de 3 requisitos obligatorios y concurrentes (...) uno de los requisitos concurrentes es “que exista un organismo en el mercado que pueda acreditar el cumplimiento de la norma técnica invocada”, en tal sentido, es obligación de la Entidad el haber verificado que dicho organismo existe en el territorio nacional, requisito que, en ningún extremo, ni del estudio de mercado ni de las absoluciones de consultas y observaciones, ha logrado acreditar la Entidad” (El subrayado y resaltado es nuestro)

### **Pronunciamiento**

Al respecto, cabe señalar que, en el artículo 16 de la Ley y el artículo 29 del Reglamento, se establece que el área usuaria es la responsable de la elaboración del requerimiento (las especificaciones técnicas en el caso de bienes), debiendo estos contener la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación.

Así, en el numeral 29.8 del citado artículo, se dispuso que el área usuaria es responsable de **la adecuada formulación del requerimiento**, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias técnicas que repercutan en el proceso de contratación.

De las disposiciones citadas, se desprendería que, corresponde al área usuaria definir con precisión las especificaciones técnicas que comprenden el requerimiento, las cuales contienen las características, condiciones, cantidad y calidad de lo que se requiere contratar, de tal manera que satisfagan su necesidad, evitando generar mayores costos y/o controversias en la ejecución contractual.

De manera previa, cabe señalar que el OSCE no ostenta calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinadas características técnicas; sin embargo, puede requerir a la Entidad informes que contengan la posición técnica al respecto<sup>7</sup>.

Ahora bien, atendiendo lo cuestionado por recurrente, corresponde señalar que, mediante la consulta y/u observación N° 17, se solicitó suprimir el certificado ECE R66.02 (resistencia de la super estructura ante vuelcos); ante lo cual, el Comité de Selección decidió no acoger lo peticionado, indicando que la contratación comprende un bus de interurbano de piso y medio por contar con bodega para maleta y por la cantidad de pasajeros.

Sin embargo, según indica el recurrente, el requerimiento de dicho certificado vulnera la normativa concerniente a las normas técnicas voluntarias<sup>8</sup>, por no contar con un

<sup>7</sup> Ver el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

<sup>8</sup> El numeral 29.6. del Reglamento establece que “Adicionalmente, el requerimiento (...) puede incluir disposiciones previstas en normas técnicas de carácter voluntario, siempre que: i) sirvan para asegurar el

organismo en el mercado que pueda acreditar el cumplimiento de la norma técnica invocada.

Es así que, teniendo en consideración lo cuestionado por el recurrente, mediante el Informe Técnico, recepcionado en fecha 2<sup>9</sup> de agosto de 2023, la Entidad precisó lo siguiente:

*“Teniendo en cuenta lo detallado en las especificaciones técnicas en el punto 19 (formula rodante 4 x 2), el cual corresponde a ómnibus interurbanos de 01 piso.*

*En ese sentido (...) **determine suprimir de las especificaciones técnicas el certificado ECE R66.02**” (El subrayado y resaltado es nuestro).*

De esta manera, se desprende que la Entidad con ocasión de la absolución en cuestión, decidió no suprimir la certificación ECE R66.02 solicitado por el participante. No obstante, mediante el Informe Técnico posterior, decidió suprimir la certificación ECE R66.02.

En ese sentido, considerando que la pretensión del recurrente estaría orientada a suprimir la exigencia de la certificación ECE R66.02, y en la medida que, la Entidad a través de su Informe consideró suprimir dicho aspecto; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER** el presente cuestionamiento; por lo tanto, con ocasión a la integración de las Bases definitivas, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **suprimirá** la certificación ECE R66.02 de las Especificaciones Técnicas Mínimas del Ítem 2 (ómnibus interurbanos) del requerimiento, conforme a lo dispuesto en el Informe Técnico.

Cabe precisar que, se deberá dejar sin efecto toda disposición del pliego absolutorio y las Bases que se opongan a la presente disposición.

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de elaborar el requerimiento, el pliego absolutorio y el informe técnico, así como la atención de los pedidos de información requeridos, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.

### 3. ASPECTOS REVISADOS DE OFICIO

---

cumplimiento de los requisitos funcionales o técnicos; ii) **se verifique que existe en el mercado algún organismo que pueda acreditar el cumplimiento de dicha norma técnica**; y, iii) no contravengan las normas de carácter obligatorio mencionadas”

<sup>9</sup> Mediante el Trámite Documentario N° 2023-24969670-LIMA.

Si bien el procesamiento de la solicitud de pronunciamiento, por norma, versa sobre los supuestos cuestionamientos derivados de la absolución de consultas y/u observaciones, y no representa la convalidación de ningún extremo de las Bases, este Organismo Técnico Especializado ha visto por conveniente hacer indicaciones puntuales a partir de la revisión de oficio, según el siguiente detalle:

### 3.1. Pliego

De la revisión del pliego absolutorio publicado en el SEACE, se advierte que las consultas y/u observaciones N° 8, N° 14, N° 16, N° 22, N° 24, N° 25 y N° 27, no han sido absueltas de manera clara y motivada<sup>10</sup>.

En relación a ello, mediante el Informe N°, recepcionado en fecha 15<sup>11</sup> de agosto de 2023, la Entidad precisó lo siguiente:

- **Respecto a la consulta y/u observación N° 8**

*“Al respecto el área usuaria manifiesta que las ventajas de solicitar planchas de aluminio en la estructura de los buses, son las siguientes:*

- a) Reducción de peso: El aluminio es significativamente más ligero que el acero, lo que conduce a una reducción en el peso total del vehículo.*
- b) Mejora en la eficiencia de combustible: Debido a su menor peso, los autobuses contruidos con planchas de aluminio pueden requerir menos combustible para operar en comparación con aquellos contruidos con materiales más pesados. Esto es especialmente beneficioso en términos de costos operativos a largo plazo y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.*
- c) Mayor durabilidad: A pesar de ser ligero, el aluminio es bastante duradero y resistente. Puede soportar tensiones y vibraciones típicas del uso de carretera sin comprometer su integridad estructural.*
- d) Resistencia a la corrosión: El aluminio tiene una excelente resistencia a la corrosión, lo que es importante para los vehículos que operan en una variedad de condiciones climáticas y ambientales. Esta propiedad puede prolongar la vida útil del autobús y reducir los costos de mantenimiento.*

<sup>10</sup> El artículo 72 del Reglamento y la Directiva N.º 23-2016-OSCE/CD, dispone que **al absolver las consultas y/u observaciones el Comité de Selección deberá detallar de manera clara y motivada la respuesta a la solicitud formulada por el participante y el análisis del mismo.**

<sup>11</sup> Mediante el Trámite Documentario N° 2023-25002758-LIMA.



*Por otro lado, el postor solicita modificar el requerimiento a planchas galvanizadas, lo que consideramos desventajoso por los siguientes motivos:*

- a) **Peso:** Las planchas galvanizadas suelen ser más pesadas que las de aluminio. Esto puede aumentar el peso total del autobús, lo que podría tener un impacto negativo en la eficiencia del combustible y la capacidad de carga del vehículo.*
- b) **Resistencia a la corrosión limitada:** Aunque las planchas galvanizadas están recubiertas con zinc para mejorar la resistencia a la corrosión, este recubrimiento puede desgastarse con el tiempo, especialmente con áreas expuestas a la abrasión y al desgaste. Esto podría llevar a problemas de corrosión en el futuro, lo que podría aumentar los costos de mantenimiento.*
- c) **vida útil más corta:** En comparación con el aluminio, las planchas galvanizadas pueden tener una vida útil más corta debido a su susceptibilidad a la corrosión. Esto podría requerir una mayor inversión en mantenimiento y reparaciones a lo largo del tiempo”*

**- Respecto a las consultas y/u observaciones N° 14 y N° 24**

*“Sobre este punto el área usuaria manifiesta las bondades de contar con un software para administración de los buses en nuestra casa de estudios, las que se manifiestan a continuación:*

- a) **Seguridad y bienestar de los pasajeros:** Los autobuses universitarios transportan a estudiantes y personal de la institución, por lo que la seguridad de los pasajeros es primordial. Un software de gestión proporciona seguimiento a los mantenimientos programados con anticipación y de esta manera al tener un control sobre los mismos se reduce la tasa de fallos evitando desperfectos sorpresivos.*
- b) **Cumplimiento de horarios y rutas:** Ayuda a mantener un control estricto de los horarios y rutas de los autobuses, asegurando que los estudiantes lleguen puntualmente a sus clases y viajes de campo. Esto mejora la eficiencia del servicio y la satisfacción de los usuarios.*
- c) **Mantenimiento preventivo:** Un software de gestión vehicular puede llevar un registro del mantenimiento y las reparaciones, lo que ayuda a prevenir problemas mecánicos inesperados y a mantener los autobuses en óptimas condiciones.*
- d) **Gestión de flotas mixtas:** Para este caso particular se está adquiriendo dos tipos de buses: urbanos e interurbanos. Un software de gestión puede gestionar eficazmente ambas categorías de buses y optimizar la operación de toda la flota.*
- e) **Reportes y análisis:** La capacidad de generar informes detallados sobre el uso de los autobuses, el rendimiento de los conductores y*

*otros datos operativos ayuda a identificar áreas de mejora y a tomar decisiones informadas.*

- f) Mejora de la imagen institucional: Un sistema de gestión efectivo puede mejorar la percepción de la institución al proporcionar un servicio de transporte confiable y eficiente, lo que contribuye a una mejor experiencia para estudiantes y personal.*

*Finalmente, al respecto de la presente observación, manifestamos que los postores pueden adquirir cualquier tipo de software de gestión de flotas, ya que al ser un software externo no implica una modificación al sistema electrónico de la unidad”.*

**- Respecto a las consultas y/u observaciones N° 16 y N° 25**

*“Sobre la presente observación, manifestamos que, contar con un menor plazo de entrega al comprar los buses para la universidad tiene varias ventajas, entre ellas: satisfacer las necesidades inmediatas de transporte de nuestros estudiantes y usuarios en general, minimizando las interrupciones del servicio de transporte y reducir costos temporales por la tercerización del servicio en casos de emergencias.*

*Además, el plazo de 90 días nos brinda oportunidad para la preparación y la planificación efectiva de los servicios de transporte y mantenimientos preventivos, así como la anticipación de la gestión logística de los repuestos a ser adquiridos”*

**- Respecto a la consulta y/u observación N° 22**

*“Manifestamos que los tapasoles en los autobuses son estructuras ubicadas en las ventanas para proteger a los pasajeros y al conductor de la luz solar directa, el resplandor y el calor. Estas estructuras son especialmente útiles en climas soleados o en lugares donde la luz solar intensa podría dificultar la visión del conductor o causar molestias a los pasajeros.*

*Los parasoles se pueden ajustar para bloquear la luz y el resplandor desde diferentes ángulos, lo que mejora la comodidad y la seguridad del conductor y copiloto, sino que también ofrece flexibilidad, adaptabilidad y una mejor experiencia de viaje ante climas soleados”.*

**- Respecto a la consulta y/u observación N° 27**

*“El estándar de emisiones Euro IV es una normativa establecida por la Unión Europea para regular emisiones de los vehículos diésel, incluidos los autobuses. Este estándar se centra en la reducción de las emisiones contaminantes del escape, como óxidos de nitrógeno (NOx), partículas en suspensión y otros contaminantes.*

*El estándar Euro IV no necesariamente implica el uso de urea en sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) para controlar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx). Lo que implica un sobre costo significativo (compra de urea). Por otro lado, la implementación de tecnologías SCR y el uso de urea están asociadas a estándares de emisiones más avanzados, como Euro V, Euro VI y posteriores.*

*Sin embargo, el requerimiento EURO IV no es restrictivo para los postores que presenten sus ofertas con normas de emisión superior a ésta como EURO V en adelante”.*

En ese sentido, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **deberá tener en cuenta**<sup>12</sup> los alcances de la absolución de las consultas y/u observaciones N° 8, N° 14, N° 16, N° 22, N° 24, N° 25 y N° 27.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

### **3.2. Documentos para la admisión de la oferta:**

De la revisión del numeral 2.2.1.1. del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas, se aprecia lo siguiente:

*“e) Declaración Jurada indicando la marca y modelo del motor y chasis del bien ofertado”.*

Al respecto, cabe indicar que la referida declaración jurada estaría orientada a acreditar condiciones contempladas en el numeral 3.1 de las Especificaciones Técnicas, por lo que, no correspondería que se solicite en la medida que no brindaría información adicional a la contemplada en el Anexo N°3 (Declaración jurada de cumplimiento de las Especificaciones Técnicas), máxime si su contenido resultaría relevante para la ejecución del contrato; y, en la medida que, en los requisitos para perfeccionar el contrato se está solicitando “Documentación emitida por el fabricante o representante autorizado de la marca y modelo del motor y chasis de los ómnibus ofertados”, se emitirán la siguiente disposición:

- Se **suprimirá** el literal e) del numeral 2.2.1.1 “Documentos para la admisión de la oferta” del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.

---

<sup>12</sup> La presente disposición no requiere integración en las Bases.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

### 3.3.Repuestos y servicios y talleres para mantenimiento:

De la revisión del numeral 63, correspondiente al Ítem 1, del Capítulo III - Requerimiento- de la Sección Específica de las Bases Integradas, se aprecia lo siguiente:

<b><i>“ÍTEM 1: ADQUISICIÓN DE 08 ÓMNIBUS URBANOS (48 PASAJEROS)</i></b>		
63	<b><i>REPUESTOS Y SERVICIOS</i></b>	<i>En concesionario y/o taller autorizado por el representante de la marca del chasis ofertado con servicios y repuestos por un mínimo de 03 años. (<u>Adjuntar Declaración Jurada del Postor indicando la red de talleres de la marca del chasis en el Perú, dirigida al comité de selección</u>) Los REPUESTOS Y SERVICIOS se deberán realizar en los talleres propios de la misma marca”(Lo subrayado y resaltado es agregado).</i>

Al respecto, cabe señalar que, se está requiriendo la presentación de declaración jurada indicando la relación de talleres de la marca del chasis en el Perú; sin embargo, dicho aspecto no ha sido precisado ni en los documentos para la admisión de la oferta ni en requisitos para perfeccionar el contrato; por lo cual, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **añadirá** dicho aspecto en el numeral 2.3 “documentos para la suscripción del contrato” del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

### 3.4.Talleres para mantenimiento

De la revisión del numeral 62 correspondiente al Ítem 2, del Capítulo III - Requerimiento- de la Sección Específica de las Bases Integradas, se aprecia lo siguiente:

**“ÍTEM 2: ADQUISICIÓN DE 03 ÓMNIBUS INTERURBANO (46 PASAJEROS)**

62	TALLERES PARA MANTENIMIENTO	<u>Se presentará declaración jurada del postor dirigido al Comité de Selección</u> mencionando el número del proceso, indicando que el representante oficial de la marca del chasis en el Perú, cuenta con taller o talleres autorizados para hacer el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo” (Lo subrayado y resaltado es agregado).
----	-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Al respecto, cabe señalar que, se está requiriendo la presentación de declaración jurada indicando que el representante oficial de la marca del chasis en el Perú, cuenta con taller o talleres autorizados para hacer el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo; sin embargo, dicho aspecto no ha sido precisado ni en los documentos para la admisión de la oferta ni en requisitos para perfeccionar el contrato; por lo cual, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **añadirá** dicho aspecto en el numeral 2.3 “documentos para la suscripción del contrato” del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

### **3.5.Mantenimientos**

De la revisión del numeral 64, correspondiente al Ítem 1, y del numeral 65, correspondiente al Ítem 2, del Capítulo III -Requerimiento- de la Sección Específica de las Bases Integradas, se aprecia lo siguiente:

**“ÍTEM 1: ADQUISICIÓN DE 08 ÓMNIBUS URBANOS (48 PASAJEROS)**

64	MANTENIMIENTOS	El contratista deberá incluir en su oferta los mantenimientos por 03 AÑOS O 100,000 KILÓMETROS (LO QUE OCURRA PRIMERO), de acuerdo a los rangos especificados por el fabricante del chasis. <u><b>El contratista deberá entregar conjuntamente con su oferta una declaración jurada en señal de compromiso.</b></u>
----	----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**ÍTEM 2: ADQUISICIÓN DE 03 ÓMNIBUS INTERURBANO (46 PASAJEROS)**

65	MANTENIMIENTOS	<i>El contratista deberá incluir en su oferta los mantenimientos por 03 AÑOS O 100,000 KILÓMETROS (LO QUE OCURRA PRIMERO), de acuerdo a los rangos especificados por el fabricante del chasis. <u>El contratista deberá entregar conjuntamente con su oferta una declaración jurada en señal de compromiso</u></i>
----	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(Lo subrayado y resaltado es agregado).

Al respecto, cabe señalar que, se está requiriendo la presentación de declaración jurada en señal de compromiso; sin embargo, dicho aspecto no ha sido precisado en los documentos para la admisión de la oferta, establecidos en el numeral 2.2.1.1. del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas. En ese sentido, teniendo en cuenta que no brindaría información adicional a la contemplada en el Anexo N°3, máxime si su contenido resultaría relevante para la ejecución del contrato, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **añadirán** las mencionadas declaraciones juradas en el numeral 2.3 “documentos para la suscripción del contrato” del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

### **3.6.Vicios ocultos**

De la revisión del Capítulo III -Requerimiento- y de la cláusula duodécima - Responsabilidad por Vicios Ocultos- de la proforma de contrato del Capítulo V de la Sección Específica de las Bases, se aprecia que la Entidad habría omitido señalar el plazo máximo de la responsabilidad del contratista por vicios ocultos.

En razón a ello, cabe indicar que, el literal 40.2 del artículo 40 de la Ley, establece que, en los contratos de bienes, el contratista es responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos por un plazo no menor de un (1) año contado a partir de la conformidad otorgada por la Entidad; es decir, el plazo mínimo dispuesto por la normativa en contratación Estatal es un (1) año. En ese sentido, de conformidad con la citada normativa, y en la medida que, la Entidad no habría precisado el plazo de los vicios ocultos para la presente contratación, se emitirá la siguiente disposición:

- Se **incluirá** en la proforma de contrato del Capítulo V de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas el plazo de un (1) año para responsabilidad por vicios ocultos.

Asimismo, se dejará sin efecto todo extremo del pliego absolutorio y de las Bases que se opongan a la disposición prevista en el párrafo anterior.

#### **4. CONCLUSIONES**

En virtud de lo expuesto, este Organismo Técnico Especializado ha dispuesto:

**4.1** Se procederá a la integración definitiva de las Bases a través del SEACE, en atención a lo establecido en el artículo 72 del Reglamento.

**4.2** Es preciso indicar que contra el pronunciamiento emitido por el OSCE no cabe interposición de recurso administrativo alguno, siendo de obligatorio cumplimiento para la Entidad y los proveedores que participan en el procedimiento de selección.

Adicionalmente, cabe señalar que, las disposiciones vertidas en el pliego absolutorio que generen aclaraciones, modificaciones o precisiones, priman sobre los aspectos relacionados con las Bases integradas, salvo aquellos que fueron materia del presente pronunciamiento.

**4.3** Una vez emitido el pronunciamiento y registrada la integración de Bases definitivas por el OSCE, corresponderá al comité de selección modificar en el cronograma del procedimiento, las fechas del registro de participantes, presentación de ofertas y otorgamiento de la buena pro, teniendo en cuenta que, entre la integración de Bases y la presentación de propuestas no podrá mediar menos de siete (7) días hábiles, computados a partir del día siguiente de la publicación de las Bases integradas en el SEACE, conforme a lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento.

**4.4** Finalmente, se recuerda al Titular de la Entidad que el presente pronunciamiento no convalida extremo alguno del procedimiento de selección.

Jesús María, 17 de agosto de 2023

Código: 7.2, 14.1