

ARTICULO	TOTAL	QUIEN HACE EL COMENTARIO	QUIEN HACE EL COMENTARIO	QUIEN HACE EL COMENTARIO	QUIEN HACE EL COMENTARIO	QUIEN HACE EL COMENTARIO	QUIEN HACE EL COMENTARIO
2	1	CAMILO LINAS					
3	1	CAMILO LINAS					
2.2.1.13.1.3	2	JULIANA RICO					
2.2.1.13.1.6	1	JULIANA RICO					
2.2.1.13.2.1.	4	JULIANA RICO	CAMILO LINAS				
2.2.1.13.2.2.	4	JULIANA RICO					
2.2.1.13.3.1.	2	JULIANA RICO					
2.2.1.13.3.2.	2	JULIANA RICO					
2.2.1.13.4.2.	2	JULIANA RICO					
2.2.1.13.4.3.	1	CAMILO LINAS					
2.2.1.13.4.4.	1	CAMILO LINAS					
TOTAL	21						



OAJ-

Bogotá, D.C.,

Doctora

CLARA MARÍA GONZÁLEZ ZABALA

Secretaria Jurídica

Presidencia de la República de Colombia

Casa de Nariño. Carrera 8 No. 7-22/24

Bogotá

Asunto: Justificación no inclusión agenda regulatoria 2017 proyecto de decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, sobre el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se deroga el Decreto 1567 de 2015".

Respetada doctora,

El proyecto de decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, sobre el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se deroga el Decreto 1567 de 2015" no se incluyó en la Agenda Regulatoria 2017 del Sector Comercio, Industria y Turismo, debido a que, por un lado, no se había hecho evidente la necesidad de racionalizar el procedimiento administrativo previsto en el Decreto 1567 de 2015 para autorizar el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y, por otra parte, no se había analizado la pertinencia de incorporarlo en el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015.

Las circunstancias señaladas surgieron cuando entró en vigencia el Decreto 590 del 2 de abril de 2018, el cual para establecer el Programa de Fomento para la Industria de Astilleros adicionó un Capítulo al Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015. Dicho Programa se diferencia del previsto en el Decreto 1567 de 2015, en que éste aplica para el sector automotriz y aquél aplica al sector de astilleros, haciéndose evidente la inconveniencia de que estos programas fueran regulados de manera

Nit. 830115297-6

Calle 28 N° 13A -15 / Bogotá, Colombia

Conmutador (571) 6067676

www.mincit.gov.co



GD-FM-049 V3





distinta en cuanto a los requisitos que debe observar la solicitud de autorización del programa y las causales de terminación del mismo.

Cordialmente,

ANDREA CATALINA LASSO RUALES

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Proyectó: Martha Lucía Casas 
Revisó: Camilo Herrera 
Aprobó: Andrea Catalina Lasso



INFORME GLOBAL DE OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Mediante el presente, se rinde informe global de comentarios al proyecto de decreto *“Por el cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, sobre el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se deroga el Decreto 1567 de 2015”*, con el objeto de presentar la evaluación por categorías de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 2.1.2.1.6. del Decreto 1081 de 2015.

1. Comentarios allegados durante la publicación del 11 de septiembre al 25 de septiembre de 2018:
a. Comentarios aceptados:

NOMBRE DEL REMITENTE	ARTÍCULO	COMENTARIO - OBSERVACION	COMENTARIOS MINCIT	ACEPTADO
CAMILO LLINÁS ANGULO	2.2.1.13.2.1.	Partiendo del supuesto de que sucedió un error de digitación	Como se señala, en efecto se trata de un error de digitación, por lo que se hará la corrección, eliminando la expresión “el bien” Se acoge la modificación propuesta.	SI
JULIANA RICO	2.2.1.13.1.3.	Eliminan el siguiente texto el cual creemos no se debería eliminar: “Entre el momento de la fecha de embarque y hasta el arribo al territorio aduanero nacional, el usuario del Programa podrá someter la mercancía al régimen de importación para el consumo.”	Se acoge el comentario	SI



	2.2.1.13.3.2.	Solicitar <u>la eliminación de la marca dado que en un mismo CNU</u> pueden haber piezas de diferentes marcas	Frente a la preocupación presentada, no se observa que la eliminación de la marca afecte sustancialmente la operación del programa, puesto que esta modificación está relacionada con la posibilidad de poder utilizar una mercancía en diferentes productos finales autorizados al amparo del programa. En consecuencia, se acoge la propuesta de modificación.	SI
	2.2.1.13.4.2.	El Decreto establece junio como plazo pero la causal de cancelación establece abril. Deben ser coherentes y unificarse en junio.	En efecto hay una diferencia en el término para presentar el Informe. Se acoge la modificación para unificar el término de presentación y su consecuencia.	SI



b. Comentarios no aceptados:

NOMBRE DEL REMITENTE	ARTÍCULO	COMENTARIO – OBSERVACION	COMENTARIOS MINCIT	NO ACEPTADO
CAMILO LLINÁS ANGULO	2.2.1.13.2.1.	<p>Aquí se establece un tratamiento excepcional para la obtención del Registro de Producción Nacional en el caso de aquellos bienes finales que no lo tengan en el momento de presentar la solicitud, mientras que en ninguna parte del Proyecto se contempla el requisito de índole general, frente al cual se predica el tratamiento excepcional: que los bienes finales tengan dicho registro cuando se presenta la solicitud.</p> <p>Por lo cual se omitió el requisito sobre presentación de solicitudes que contempla el hoy vigente Artículo 10 del Decreto 1567 de 2015, cuyos numerales 12 y 13 disponen de manera general que los bienes finales materia de las solicitudes deben tener Registro de Producción Nacional en el momento de formularlas.</p> <p>Podría argumentarse que del citado Parágrafo 3 del Proyecto se desprende un requisito tácito de índole general en cuanto a disponer del Registro de Producción Nacional cuando se presenta la solicitud de autorización de un Programa; sin embargo, en tratándose de un requisito para acceder a un beneficio, salvo en el caso del tratamiento de excepción contemplado en tal parágrafo su cumplimiento debería ser taxativamente expresado en la normativa aplicable, amén de que las disposiciones tácitas usualmente se prestan para controversias.</p>	<p>El objetivo del artículo es que todos los bienes producidos al amparo del Programa cuenten con un registro de producción nacional. Al efecto, establece como obligación que tanto los vehículos como las auto partes cuenten con dicho registro; caso contrario, el parágrafo 3 del artículo establece la obligación de obtener el registro dentro de los 6 meses siguientes a la primera operación de importación.</p> <p>En todo caso, no es obligatorio que al momento de presentar la solicitud se cuente con el registro de producción nacional de las partes o vehículos que se van a producir al amparo del Programa, motivo por el cual no es procedente hacer la adición sugerida.</p> <p>En consecuencia, se sugiere NO ACOGER las modificaciones sugeridas.</p> <p>A su turno, frente al término en el cual se debe obtener el registro de producción de bienes nacionales, no se plantearon argumentos que sustenten su reducción de 12 a 6 meses. En consecuencia, no está a lugar dicha variación, por lo que se sugiere NO ACOGER dicha modificación.</p>	NO

		<p>De otro lado, el mismo Parágrafo 3 del Proyecto al establecer el tratamiento excepcional dispone un período de gracia de 12 meses para la obtención del Registro de Producción Nacional, período este que es el doble del actualmente en vigencia.</p> <p>Y esta fue la razón por la cual desde la primera de las normas sobre el Programa (el Decreto 2910 de 2013) se estableció que:</p> <p>(i) Los bienes finales a producir deben tener registro de Producción Nacional a la presentación de la solicitud; y (ii) Cuando no lo tengan, el período de gracia para obtenerlo es de 6 meses.</p>		
	2	Se sugiere numerarlo 2.2.1.13.5.2.	<p>Es una norma transitoria que pretende revestir de seguridad jurídica el procedimiento y los Programas ya autorizados, que por lo mismo no debe ser objeto de compilación por parte de esta iniciativa.</p>	NO



	3	Se sugiere numerarlo 2.2.1.13.5.3.	Es una norma transitoria que pretende revestir de seguridad jurídica el procedimiento y los Programas ya autorizados, que no debe ser objeto de compilación por parte de esta iniciativa.	NO
	2.2.1.13.2.1.	<p>Este numeral dispone la presentación de unas proyecciones sobre un plazo estrictamente determinado (3 años). De otro lado, si bien la fecha de presentación de la solicitud es cierta, no lo es la fecha de su aprobación, de lo que se deriva que el período que transcurra entre la solicitud y su aprobación también es incierto. Así pues, el solicitante no tiene elementos de juicio para proyectar las cifras del primer año del periodo, porque no tiene certeza sobre cuántos meses cubrirá. Si, por ejemplo, se proyectan una producción, o unas ventas, anuales de 12.000 unidades, distribuidas mensualmente de manera uniforme (1.000 unidades mensuales) y, para simplificar la exposición, se parte del supuesto de que la producción y las ventas comienzan en el día inmediatamente siguiente al de la aprobación: (i) Si la aprobación toma 1 mes, la cifra del primer año posterior a la presentación de la solicitud es de 11.000 unidades; (ii) Si toma 2 meses, 10.000; y (iii) Así sucesivamente. Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita que el plazo se establezca a partir de la fecha de aprobación o, incluso es de contemplar, de la fecha de iniciación de la producción.</p>	<p>El solicitante pide que la proyección de producción a 3 años de vehículos y sus partes empiece a correr a partir de la fecha de aprobación del Programa o incluso desde el inicio de su producción.</p> <p>Sobre el particular, debe manifestarse que la información solicitada se trata únicamente de una proyección de producción de vehículos y sus partes con fines estadísticos para efectos de seguimiento y evaluación del Programa., por consiguiente, no se acepta la modificación propuesta.</p>	NO



	2.2.1.13.4.3.	<p>En cuanto a su numeral 4 y por las razones expuestas en los comentarios al Parágrafo 3 del Artículo 2.2.1.13.2.1. del Proyecto, y en concordancia con lo allí solicitado, se solicita que su texto sea: 4. Cuando no se obtenga dentro de los seis (6) meses siguientes a la primera operación de importación que realice con los beneficios del Programa, el Registro de Producción Nacional de conformidad con lo establecido en el parágrafo 3° del artículo 2.2.1.13.2.1. del presente decreto.</p>	<p>Atendiendo a las disposiciones del parágrafo 3 del artículo 2.2.1.13.2.1., el término para obtener el registro de producción de bienes nacionales es el mismo que el que se tiene para producir el bien nacional, esto es, 12 meses. En razón a lo anterior, no se considerará variar el término para obtener el registro de producción nacional.</p> <p>En consecuencia, no se acoge la propuesta de modificación.</p>	NO
JULIANA RICO	2.2.1.13.2.2.	<p>Normalmente la DIAN no tiene los sistemas actualizados, De aparecer deuda alguna, debe darse la oportunidad al solicitante para que en 15 días aclare su situación.</p> <p>De igual manera los argumentos a aclararse deben ser objetivos y no sujetos a potencialidades de producción o supuestos criterios de identificabilidad que no corresponden.</p>	<p>De acuerdo con el artículo 2 de la Ley 1437 de 2011, que corresponde al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, "las autoridades sujetarán sus actuaciones a los procedimientos que se establecen en este Código, sin perjuicio de los procedimientos regulados en leyes especiales. En lo no previsto en los mismos se aplicarán las disposiciones legales", por consiguiente, es deber del funcionario aplicar el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, tal cual como se ha venido</p>	NO



			<p>haciendo durante la vigencia del Decreto 1567 de 2015, que regula en la actualidad el Programa de Fomento para la Industria Automotriz, dado que de no hacerlo incurrirá en falta disciplinaria, según la Ley 734 de 2002, que corresponde al Código Disciplinario Único.</p>	
	2.2.1.13.1.6	<p>El hecho de que la no utilización de los bienes importados genere sanción e intereses va en contra de la competitividad, en 2018 a la fecha llevamos pagado en sanciones 25 MCOP por finalización de piezas dañadas, averiadas y obsoletas. La propuesta es eliminar el siguiente texto " las sanciones y los intereses moratorios correspondientes".</p>	<p>La modificación propuesta no se aviene con el propósito de la expedición del proyecto de decreto publicado por comentarios, como es racionalizar el procedimiento administrativo mediante la eliminación de algunas exigencias previstas en el Decreto 1567 de 2015, para ponerlo a tono con la regulación del Programa de Fomento para la Industria de Astilleros prevista en el Decreto 590 de 2018 e incorporar la regulación del Programa de Fomento para la Industria Automotriz en el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo.</p>	NO
	2.2.1.13.4.2.	<p>Con el fin de evitar inconvenientes en relación a la reglamentación de la DIAN respecto de las causales de terminación o cancelación, se establecerá que las causales allí dispuestas no podrán ser adicionadas o modificadas por la DIAN en ningún sentido.</p>	<p>Contrario a lo señalado, la reglamentación de la DIAN, al darse mediante un acto administrativo de menor jerarquía, no puede agregar nuevas causales para la cancelación o terminación del programa.</p> <p>En consecuencia, no se acoge la propuesta de modificación.</p>	NO



	2.2.1.13.4.4.	<p>El hecho de que la no utilización de los bienes importados genere sanción e intereses va en contra de la competitividad, anualmente se pagan altas sanciones anuales por finalización de piezas dañadas, averiadas y obsoletas.</p> <p>La propuesta es eliminar el siguiente texto " las sanciones y los intereses moratorios correspondientes"</p>	Ver comentario 5 de esta matriz.	NO
	2.2.1.13.1.3	<p>Incluir las siguientes subpartidas que están por fuera de PROFIA y son utilizadas para la importación de piezas para el ensamble de vehículos, <u>ver hoja subpartidas en el archivo de Excel para ver detalle (3917400000, 6815100000, 7307210000, 7307910000, 8204110000, 8308200000, 8413701100, 8424909000, 8525801000, 8526920000, 8533404000, 8533409000, 8537109000, 8544200000, 9027101000, 9030330000).</u></p>	<p>Desde que se estableció el Programa de Fomento para la Industria Automotriz a través del Decreto 2910 de 2013 y se modificó con el Decreto 1567 de 2015, las subpartidas arancelarias objeto del mismo fueron fijadas y para su incorporación en el Programa se llevaron al CONFIS y al Comité Triple A, por lo que en el marco del ejercicio de consulta pública para adicionar el Programa al Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo no se consideró la posibilidad de ampliar el número de subpartidas autorizadas para importar al amparo del PROFIA.</p> <p>En consecuencia, no se acoge la propuesta de modificación.</p>	NO



	2.2.1.13.2.1.	<p>De acuerdo con lo estipulado en el Decreto 390 no es necesario contar con un depósito habilitado de ToE, se habilitarán las instalaciones industriales donde se realizará la producción</p> <p>Proponemos eliminar el siguiente texto "y tengan habilitado un depósito de transformación y/o ensamble por parte de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-"</p>	<p>El artículo 74 del Decreto 390 de 2016, dispone que las industrias de transformación/ensamble deben contar con (i) autorización como operadores de comercio exterior y (ii) una instalación industrial y un depósito temporal privado debidamente habilitado.</p> <p>En consecuencia, las disposiciones del artículo 2.2.1.13.2.1. del proyecto son armónicas con lo allí dispuesto.</p>	NO
	2.2.1.13.2.2.	<p>Es importante resaltar que esta información será de tipo vinculante al igual que el numeral a) del mismo artículo.</p>	<p>Como resultado del proceso de revisión adelantado entre la DIAN y el MinCIT al texto publicado se acordó eliminar el concepto de análisis de riesgo emitido por la DIAN, por no vincular al MinCIT al momento de tomar de autorizar el Programa y en consecuencia se acordó el texto que se transcribe en la penúltima columna.</p>	NO
	2.2.1.13.2.2.	<p>Este nuevo requisito no puede ser una barrera al igual que lo era el concepto favorable de la DIAN en el decreto 1567.</p> <p>Debe ser simplemente solicitud de información y no vinculante. Una sanción a un contador puede existir y no por ello se puede vetar el programa.</p>	<p>Esta observación no se acepta, porque no es un nuevo requisito, dado que así esta en el Decreto 1567 de 2015.</p>	NO



	2.2.1.13.2.2.	Amplia el término yendo de 10 a 15 días atentando contra el principio de celeridad de la administración y sus actos.	En efecto, como lo señala el solicitante, se amplió el término para la publicación de la propuesta de codificación de 10 a 15 días calendario para que igual al señalado en el Decreto 590 de 2018, que regula el Programa de Fomento para la Industria de Astilleros. No es lesivo del principio de celeridad, porque los 10 días contemplados en el tercer inciso del literal c) del artículo 11 del Decreto 1567 de 2015 se entienden como hábiles, en aplicación del artículo 62 de la Ley 4 de 1913, según el cual: "En los plazos de días que se señalen en las leyes y actos oficiales, se entienden suprimidos los feriados y de vacantes, a menos de expresarse lo contrario. Los de meses y años se computan según el calendario; pero si el último día fuere feriado o de vacante, se extenderá el plazo hasta el primer día hábil".	NO
	2.2.1.13.3.1.	Se debe exceptuar cuando existan bienes ya importados que fueron usados en un cuadro insumo producto, pero que son inventarios sobrantes que se usaran en el nuevo Se propone también excluir el siguiente texto puesto que se vuelve a la especificidad de los vehículos a producir "o de los modelos, <u>variantes o versiones</u> de los vehículos que se van a producir"	No se acepta la modificación propuesta, dado que el propósito del proyecto de decreto es eliminar algunas exigencias para ponerlo a tono con la regulación del Programa de Fomento para la Industria de Astilleros e incorporarlo en el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio Industria y Turismo.	NO



	2.2.1.13.3.1.	La corrección del Cuadro Insumo Producto no se debe limitar a la presentación de la primera declaración toda vez que esta según las propuestas ya no incluirá el CIP en el texto, por lo tanto proponemos limitar la corrección del CIP a la presentación del primer Certificado de Producción del bien final	No se acepta la modificación propuesta, dado que el propósito del proyecto de decreto es eliminar algunas exigencias para ponerlo a tono con la regulación del Programa de Fomento para la Industria de Astilleros e incorporarlo en el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio Industria y Turismo.	NO
	2.2.1.13.3.2.	El hecho de que la no utilización de los bienes importados genere sanción e intereses va en contra de la competitividad, anualmente se pagan altas sanciones anuales por finalización de piezas dañadas, averiadas y obsoletas. La propuesta es eliminar el siguiente texto " las sanciones y los intereses moratorios correspondientes"	Se remite al comentario 5 de esta matriz.	NO

ANDREA CATALINA LASSO RUALES
Jefe Oficina Asesora Jurídica