

**Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación**

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

**Datos básicos**

<b>Nombre de la entidad</b>	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
<b>Responsable del proceso</b>	Mauricio Andrés Salcedo Maldonado
<b>Nombre del proyecto de regulación</b>	"Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen contingentes arancelarios para la importación de automotores clasificados en las partidas y subpartidas arancelarias 870121, 870122, 870123, 870124, 870129, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706"
<b>Objetivo del proyecto de regulación</b>	El proyecto de decreto busca fortalecer la industria automotriz nacional, que es clave en el proceso de reindustrialización, promover la inversión, fortalecer los encadenamientos productivos motivo por el cual define la creación de un nuevo contingente automotor, destinado a las empresas que hacen parte del Programa de Fomento para la Industria Automotriz – PROFIA y/o el Régimen de Transformación o Ensamble, sujeto al cumplimiento de requisitos de producción e inversión. Este proyecto tiene como antecedentes el decreto 1880 de 2021 prorrogado por el decreto 1514 de 2022 que estableció el instrumento IAMAS por primera vez sujeto únicamente a condiciones de producción.
<b>Fecha de publicación del informe</b>	8 de junio de 2023

**Descripción de la consulta**

<b>Tiempo total de duración de la consulta:</b>	10 días calendario
<b>Fecha de inicio</b>	9 de junio de 2023
<b>Fecha de finalización</b>	18 de junio de 2023
<b>Enlace donde estuvo la consulta pública</b>	<a href="https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2023">https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2023</a>
<b>Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto</b>	Página del oficial del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (normatividad- proyectos de normatividad- proyectos de Decreto 2023).
<b>Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios</b>	Correo electrónico: jgomezg@mincit.gov.co

**Resultados de la consulta**

<b>Número de Total de participantes</b>	4		
<b>Número total de comentarios recibidos</b>	10		
<b>Número de comentarios aceptados</b>	1	%	10.0%
<b>Número de comentarios aceptados parcialmente</b>	3	%	30.0%
<b>Número de comentarios no aceptados</b>	6	%	60.0%
<b>Número total de artículos del proyecto</b>	14		
<b>Número total de artículos del proyecto con comentario</b>	3	%	21.4%
<b>Número total de artículos del proyecto modificados</b>	3	%	21.4%

**Consolidado de observaciones y respuestas**

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	16/06/2023	Camilo Llinas Angulo (ACOLFA)	<p><b>(Art. 5)</b> Tratándose de un decreto cuyo principal objetivo, según rezan varios de sus considerandos, es el fortalecimiento de la industria automotriz (confirmada por autopartista y ensambladoras de vehículos, repetimos), nos ha sorprendido, y muy negativamente, que desapareciera el siguiente texto, que formaba parte del Artículo 5 de la primera publicación sobre el particular, del 27 de abril de 2023.</p> <p>"Para efectos de la asignación del contingente se requerirá que la producción de empresa solicitante sea superior a la del año inmediatamente anterior."</p> <p>No podemos entender que se haya retirado una disposición que dejaba en claro que se premia el crecimiento de la producción, no su decrecimiento.</p> <p>Consecuentemente, solicitamos que en la norma que finalmente se expida se consagre la siguiente disposición:</p> <p>"Para efectos de la asignación del contingente se requerirá que la producción de la empresa solicitante sea superior a la del año inmediatamente anterior."</p>	No se acoge.	Este comentario no se acoge debido a que las proyecciones suministradas por las ensambladoras muestran que la producción disminuirá por circunstancias del mercado que no están bajo su control. Así entonces, acoger este comentario dejaría inoperante el Decreto IAMAS.
2	18/06/2023	Karol Andrea García (ANDI).	<p><b>(Art. 1)</b> Se considera pertinente que exista una gradualidad respecto de los reglamentos técnicos exigibles a las unidades que ingresen a través de la cuota asignada, por lo que se sugiere la modificación del numeral 5 del artículo primero de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Diferenciar los requerimientos de seguridad para vehículos livianos de los vehículos pesados.</li> <li>Incluir las equivalencias de los reglamentos técnicos para productos provenientes de Norte-América que hoy manejan estándares federales de seguridad, FMVSS por sus siglas en inglés.</li> <li>Recomendamos ajustar el nivel de enmiendas de los elementos de Impacto Frontal (R ONU 94) de 4 a serie 2 desde el año 2024 y serie 3 desde el año 2026. Esto en razón a que actualmente las versiones 04 y 05 aplican solo para nuevos modelos en Europa y muchos de los desarrollos están ajustados para las series 03 que son las que están vigentes para modelos activos en Europa y en la región. En este mismo sentido, agradecemos el ajuste del estándar de Impacto Lateral o Impacto Lateral con poste para vehículos pesados a Diesel (R ONU 95) para pasar de enmienda 5 a 3 y el de Prevención de Incendio o Requerimiento del tren motriz eléctrico (R ONU 34) pase de la enmienda 3 a la 2, el avance regional en este sentido.</li> </ol>	Se acoge el comentario parcialmente	<p>Teniendo en cuenta las observaciones realizadas al proyecto de decreto y el concepto técnico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se adoptaron las siguientes determinaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se diferenciaron en dos tablas los requisitos de seguridad vial para vehículos pesados y livianos.</li> <li>Se dejó el cumplimiento de requisitos de Naciones Unidas.</li> <li>Se redujeron, eliminaron y agregaron algunos requisitos y series.</li> </ol>
3	18/06/2023	Karol Andrea García (ANDI).	<p><b>(Art. 4)</b> Frente a la demostración de la conformidad (Artículo 4 del proyecto), agradecemos que la documentación que requiera ser aportada, se base en las pruebas y ensayos realizadas que demuestren el cumplimiento, ya sea en pruebas internas de casa matriz o externas, donde el representante de casa matriz certifique el cumplimiento basado en dichas pruebas adjuntando copia de los informes de laboratorio y complementando con el representante en Colombia como responsable ante las autoridades nacionales, de esta manera es suficiente demostrar el cumplimiento, que fue el mismo racional del decreto 1880 del 2021.</p>	No se acoge el comentario.	<p>Teniendo en cuenta los reglamentos técnicos vehiculares expedidos en 2022 y el concepto técnico emitido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, consideramos que para poder verificar efectivamente el cumplimiento de los requisitos de seguridad vial, debe mantenerse la documentación exigida en el proyecto de decreto.</p> <p>No obstante, se va a otorgar un periodo de un año y medio para que dicha documentación sea exigible. Entre la entrada en vigencia del presente Decreto y el 1 de julio de 2025, se exigirá la documentación mencionada en el Decreto 1880 de 2021.</p>
4	18/06/2023	Karol Andrea García (ANDI).	<p><b>(Art. 5)</b> Frente a las características del contingente arancelario (Artículo 5 del proyecto), consideramos muy importante que en el marco del decreto se busque la asignación del cupo fiscal a través del contingente IAMAS de manera equitativa, entre el criterio de inversión de un 50% y el otro 50% por el criterio de producción.</p> <p>Se recomienda que para la asignación del contingente sobre el monto de la inversión se haga sobre el 20% y se considere por el tiempo de vida del Proyecto industrial al menos por siete (07) años en donde se reconozca un porcentaje, ya que esta inversión es la que garantiza la producción incremental del proyecto, que permiten que en el tiempo estimado (en promedio 7 años) se logre un retorno de la inversión inicial y anual realizada.</p> <p>Y respecto de la asignación del contingente sobre la producción, se mantenga el monto equivalente al diez por ciento (10%) de las unidades producidas en el territorio nacional por cada una de las empresas solicitantes, en el año inmediatamente anterior, sin superar en ningún caso el quince por ciento (15%) del valor de la producción de vehículos de las empresas autorizadas frente al valor FOB de los vehículos a importar por cada una de estas.</p>	Se acoge el comentario parcialmente	<p>Una vez realizada la modelación de los diferentes escenarios, se consideró que resulta más conveniente distribuir el contingente en 60% por el criterio de inversión y 40% por el de producción. Debido a que el objeto del IAMAS es principalmente incentivar la inversión en el sector automotriz, este criterio debe tener más peso al momento de asignar el contingente.</p> <p>El tope del 20% al retorno de la inversión se mantiene en el decreto, ya que es un monto razonable para otorgar el beneficio. Por otro lado, haciendo la modelación, se observó que otorgar un beneficio por 7 años resulta excesivo y supera el tope del 20% de retorno a la inversión.</p>

5	18/06/2023	Karol Andrea García (ANDI)	(Art. 1) Corregir el yerro de la subpartida 810124, siendo la correcta la 870124.	Se acoge el comentario	Se corrige la subpartida 810124, siendo la correcta la 870124.
6	20/06/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	El argumento sobre el fortalecimiento de la producción nacional de vehículos mediante el instrumento del IAMAS carece de sustento, pues este no ha tenido los resultados esperados. Así lo demuestra el comportamiento del mercado donde, al observar las cifras de las empresas ensambladoras, se evidencia que desde la entrada en vigencia de la norma, estas empresas han aumentado considerablemente la importación de producto al país, y por ende ha disminuido en la misma medida la producción local.	No se acoge el comentario.	Pese al impacto negativo que tuvo la pandemia sobre la economía nacional y específicamente sobre la industria automotriz, con ocasión de la implementación del IAMAS 1.0, en el año 2021, la producción de vehículos de las empresas beneficiarias con el instrumento presentó un incremento del 21,1%.  Lo anterior evidencia que el instrumento IAMAS tuvo resultados positivos respecto de la producción nacional de vehículos. Ahora bien, es importante resaltar que la primera versión del instrumento estaba diseñada para aliviar el fuerte impacto negativo que tuvo la pandemia en la industria nacional. La nueva versión del IAMAS tiene como objetivo convertirse en un instrumento para atraer inversión al país que este encaminada a la producción de vehículos. En este sentido, constituye con incentivo tanto para la inversión como la producción en la industria automotriz.
7	20/06/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	En marco del principio de trato nacional contenido en el artículo III del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio ("GATT", por sus siglas en inglés), que indica: "Las mercancías importadas y las producidas en el país deben recibir el mismo trato, al menos después de que las mercancías extranjeras hayan entrado en el mercado", reiteramos nuestra preocupación por el trato diferencial entre los importadores de vehículos y las empresas ensambladoras.  Al tratarse de productos de similares características, este instrumento excluye del beneficio a las empresas importadoras de vehículos, quienes hoy cuentan con la misma o mayor capacidad de importar vehículos de similares o mejores condiciones.	No se acoge el comentario.	El instrumento IAMAS no vulnera ninguno de los compromisos internacionales adquiridos por Colombia en materia comercial, en tanto constituye un programa voluntario en el cual pueden participar, sin discriminación alguna, cualquier tipo de persona natural o jurídica, tanto nacional como extranjera.
8	20/06/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	(Art. 1, Num. 10)  1) Si se desea establecer características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellos relacionados, debe expedirse un reglamento técnico. La sola determinación del mismo, no cumple los postulados del subsistema, ni se da garantía a los consumidores sobre los productos que se están adquiriendo.  2) La exigencia en el proyecto del reglamento número 4 - R4 Prevención de Incendio o Requerimiento Tren Motriz Eléctrico, no coincide con el cronograma para definir los requisitos para la prevención de riesgos incendio, que iniciará su etapa diagnóstica en 2026, lo que supone una anticipación de requisitos, generando confusión acerca de los elementos de seguridad de los vehículos.  3) En esta misma línea, vemos muy desfavorable la exigencia parcial de requisitos mínimos de seguridad, en primera medida porque va en contra del Plan Nacional de Seguridad Vial, y puede tener implicaciones al tratarse de equipos que responden a la misma necesidad de ofrecer al consumidor productos más seguros para proteger la vida e integridad de todos los actores viales y reducir los siniestros viales en el país. Segundo, porque ofrece un trato en condiciones muy desiguales frente a las exigencias que deben cumplir los importadores de vehículos.  4) Bajo el acuerdo aprobado mediante la Ley 2290 de 2023, la verificación documental debe realizarse por parte de la Autoridad de Homologación, figura que a la fecha no se ha establecido en el país, y que será parte integral de la reglamentación necesaria para la correcta adhesión al acuerdo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, no es autoridad con funciones para efectos de verificar que efectivamente los vehículos cumplan de manera adecuada con requisitos técnicos voluntarios para acceder a beneficios como el que se plantea; arancelarios. Adicionalmente, resulta poco equitativo permitir la demostración de la conformidad de primera parte, cuando los importadores de vehículos tienen que acudir a un Organismo de Certificación Colombiano para la acreditación de los requisitos técnicos ya verificados en sus lugares de origen.	No se acoge el comentario.	1) Si bien el proyecto de decreto establece unos estándares de seguridad vial para los vehículos a importar por parte de las empresas beneficiadas con el instrumento, esto no constituye un reglamento técnico ni un obstáculo al comercio, ya que estos estándares no son obligatorios ni aplican de manera general a todos los vehículos producidos e importados al país, sino solo a los vehículos objeto del beneficio. Por ende, se trata de estándares de seguridad vial adicionales a los exigidos en Colombia que solo deben cumplir los vehículos que se importen a través del contingente IAMAS.  2) A través del instrumento IAMAS no se genera ninguna contradicción o discrepancia con las normas existentes en Colombia en materia de seguridad vial, ya que el Decreto dispone en el parágrafo 2 del artículo 4 que "el contingente IAMAS no exime a las empresas autorizadas del cumplimiento de las normas generales que regulan los bienes importados, fabricados o ensamblados en el territorio nacional."  Lo anterior significa que las normas existentes en Colombia en materia de seguridad vial siguen vigentes y deben cumplirlas todos los vehículos que circulen en el país. Los vehículos que se importen a través del contingente IAMAS deben cumplir con unos requisitos adicionales en materia de seguridad vial, según se establece en el Decreto, además de las normas aplicables para vehículos a nivel nacional.  3) El instrumento IAMAS no genera un trato discriminatorio o desigual, todos los vehículos que se produzcan o importen a Colombia deben cumplir con las normas vigentes que apliquen para ese tipo de bienes a nivel nacional. El Decreto IAMAS establece una serie de requisitos adicionales en materia de seguridad vial, respecto de los exigidos actualmente, dichos requisitos adicionales solo los deben cumplir los vehículos que se importen a través del contingente IAMAS.  4) La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) no realizará la evaluación técnica o ensayos con el fin de verificar que se dio cumplimiento a los requisitos de seguridad vial exigidos en el Decreto. Su función, como autoridad competente para ello, es revisar la documentación pertinente, que se señaló en el Decreto, con el fin de emitir un pronunciamiento o visto bueno sobre el cumplimiento de los requisitos, como condición para que se pueda utilizar el beneficio arancelario.
9	20/06/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	Insistimos en la importancia de que el instrumento tenga un componente de mejoramiento ambiental, en línea no solo con la política de reindustrialización, sino también con los objetivos de descarbonización del sector transporte y la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero.	No se acoge el comentario.	De acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 3, "el contingente IAMAS no exime a las empresas autorizadas del cumplimiento de las normas generales que regulan los bienes importados, fabricados o ensamblados en el territorio nacional."  Lo anterior implica que los vehículos que se importen a Colombia a través del contingente IAMAS, deben cumplir con todos los requisitos que en materia ambiental establezcan las normas nacionales.  Ahora, el decreto no establece requisitos ambientales adicionales a los establecidos en la normatividad aplicable actualmente.
10	27/06/2023	ARIEL MONTENEGRO (RENAULT SOFASA)	(Art. 5) Consideramos de la mayor relevancia que la fórmula de asignación que se defina para el contingente industrial IAMAS cuente con un justo balance entre inversión y producción, es decir, 50% correspondiente a producción y 50% correspondiente a inversión.	Se acoge el comentario parcialmente	Una vez realizada la modelación de los diferentes escenarios, se consideró que resulta más conveniente distribuir el contingente en 60% por el criterio de inversión y 40% por el de producción. Debido a que el objeto del IAMAS es principalmente incentivar la inversión en el sector automotriz, este criterio debe tener más peso al momento de asignar el contingente.

  
**JULIAN ALBERTO TRUJILLO MARÍN**  
 Jefe Oficina Asesora Jurídica  
 Ministerio de Comercio, Industria y Turismo