



Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

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

Nombre de la entidad	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Responsable del proceso	Comité de Asuntos Arancelarios, Arancelarios y de Comercio Exterior - subdirección de prácticas comerciales
Nombre del proyecto de regulación	Por el cual se deroga el Decreto 1116 de 2017
Objetivo del proyecto de regulación	Derogar el Decreto 1116 de 2017 para fomentar la producción nacional de vehículos con nuevas tecnologías
Fecha de publicación del informe	29/11/2024

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:	15 días calendario
Fecha de inicio	26 de octubre de 2024
Fecha de finalización	9 de noviembre de 2024
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2024
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	https://www.mincit.gov.co/
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	comercio@mincic.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes	13
Número total de comentarios recibidos	13
Número de comentarios aceptados	0
Número de comentarios no aceptados	13
Número total de artículos del proyecto	2
Número total de artículos del proyecto con comentarios	0
Número total de artículos del proyecto modificados	0

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1		GRUPO EPM	<p>Dentro de la justificación de la derogación del Decreto 1116 de 2017, para aumentar el arancel de los híbridos del 5% al 35%, el gobierno argumenta que proviene del hecho de que la mayoría de vehículos importados son vehículos que no contribuyen significativamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la reducción en el consumo de combustibles fósiles y que no fomenta la producción nacional. No obstante, esta determinación puede tener un gran impacto en el mercado general sobre el que se ha generado conciencia de una transición hacia energías más limpias, tan sólo el último año según ANDI y Fenalco el segmento de carros híbridos crecieron 63,4% en el primer cuatrimestre de 2024 con 11.771 matrículas nuevas, mientras que, en 2023, para el mismo periodo, la cifra estaba por las 7.204 unidades; así mismo, la promoción de la industria nacional no se logra encareciendo los aranceles de la importación, esta requiere mayores esfuerzos e inversiones que apalanquen el aumento de la producción y una política efectiva de reversión tecnológica de un parque automotor obsoleto.</p> <p>Por otra parte se ha comprobado el aporte a la disminución de emisiones de gases contaminantes de los vehículos híbridos, sobre los tradicionales. La utilización de los vehículos híbridos puede demostrar beneficios ambientales, logrando que el energético empleado se use de manera más eficiente. Hoy un vehículo híbrido tipo SUV tiene un rendimiento de entre 70 y 80 km/gal frente a los entre 35 y 40 km/gal del equivalente en gasolina; las emisiones son proporcionales y se genera un menor consumo de combustible fósil.</p> <p>Dentro de los vehículos híbridos, se debe reconocer el aporte de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), pues los modelos que han entrado al país tienen baterías que les permite entre 40 y 80 km de autonomía "solo eléctrico" (algunas marcas hasta 140 km), lo cual es más que suficiente para que estos vehículos circulen en el perímetro urbano con cero emisiones, pero se conserva la posibilidad de poder alimentarlo con gasolina para viajes largos y a zonas rurales donde la posibilidad de puntos de carga eléctrica no sería viable en el corto y mediano plazo.</p> <p>Se solicita mantener el arancel del 5% para los vehículos híbridos enchufables PHEV en las partidas arancelarias que así lo tienen previsto, entre ellas se tienen identificadas las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 8703.60.10.00 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar («break» o «station wagon») y los de carreras. - Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: <ul style="list-style-type: none"> - Con tracción en las cuatro ruedas * 8703.60.90.00 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar («break» o «station wagon») y los de carreras. - Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: <ul style="list-style-type: none"> - Los demás * 8703.70.10.00 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar («break» o «station wagon») y los de carreras. - Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diesel o semi-diesel) y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: <ul style="list-style-type: none"> - Con tracción en las cuatro ruedas * 8703.70.90.00 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar («break» o «station wagon») y los de carreras. - Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diesel o semi-diesel) y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: <ul style="list-style-type: none"> - Los demás <p>De la misma forma que se promueve el gas como combustible de transición, los híbridos pueden cumplir el mismo rol. En la medida en que se vaya modernizando el parque automotor (incluyendo los vehículos más contaminantes, que son los pesados como buses y camiones) iremos aportando a las metas.</p>	No se acepta	<p>A la presente observación se responde que el contingente actual establecido en el Decreto 1116 de 2017 no fomenta, ni incentiva a la producción nacional de vehículos con nuevas tecnologías en el país, estando en contravía de la Política Nacional en materia de Reindustrialización. Es de aclarar que este contingente constituye únicamente un incentivo a la importación, que no tiene incidencia en la inversión y producción nacional en el sector automotor.</p> <p>Es importante destacar que la mayoría de los vehículos híbridos importados a través del contingente no contribuyen significativamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la reducción en el consumo de combustibles fósiles ni a una mayor eficiencia energética. Es así que el mecanismo implementado no se encuentra en armonía con la Política pública actual del País en materia ambiental y no fomenta o incentiva la producción nacional de vehículos con nuevas tecnologías en el país, lo cual es necesario para el desarrollo de una economía de reindustrialización a partir de nuevos sectores de producción nacional, las potencialidades territoriales y el fomento de la inversión en el sector automotor de tecnología en el país.</p> <p>Finalmente no es posible aceptar la sugerencia realizada, debido a que la misma no se pronuncia sobre el texto del proyecto de decreto, sino a la modificación de políticas arancelarias, por lo tanto, este tema no corresponde al escenario adecuado para deliberar sobre los aranceles aplicables a las importaciones de vehículos eléctricos, vehículos híbridos y sistemas de carga.</p>
2	5/11/2024	John Sherman	<p>propone que el beneficio se mantenga exclusivamente para vehículos híbridos enchufables (PHEV) y se excluya a los vehículos híbridos completos (HEV):</p> <p>1. Contribución Real a la Reducción de Emisiones: ... 2. Apoyo a la Transición Energética: ... 3. Impulso a la Infraestructura de Recarga Eléctrica: ... 4. Alineación con Normativas Internacionales: ... 5. Incentivo a la Innovación y la Competencia en el Sector Automotor: ... 6. Mayor Contribución a las Metas de Reducción de CO₂: ... 7. Eficiencia en el Uso de Recursos Públicos: ... 8. Educación y Conciencia en Movilidad Eléctrica: ...</p>	No se acepta	<p>No es posible mantener el contingente arancelario mencionado en el Decreto 1116 de 2017, exclusivamente para vehículos híbridos enchufables (PHEV) y excluir a los vehículos híbridos completos (HEV), puesto que, si bien es cierto que el proyecto de decreto promueve políticas de transición energética con base en la Política Nacional de Reindustrialización y el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, este proyecto de Decreto también busca incentivar la producción nacional de los vehículos híbridos como mecanismo de transición energética en el país y generar incentivos para el desarrollo del sector automotor en la economía, por lo tanto, no se limita el uso de los vehículos híbridos enchufables (PHEV) e híbridos completos (HEV) y su producción en la industria nacional. Además de lo anterior, se precisa que esta medida no resulta contradictoria con relación a las normas nacionales e internacionales ya que se persiguen los fines principales establecidos en la Política de Reindustrialización y se actualizan con esta iniciativa, los lineamientos con los cuales se pretende cumplir los objetivos de la Política ambiental actual.</p>
3	1/11/2024	ALEJANDRO GÓMEZ CH	<p>Lo anterior evidentemente se puede concluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los vehículos eléctricos son muy costosos de producir; como resultado, su precio de venta es altísimo aún con el bajo arancel. Los Vehículos híbridos que contribuyen marginalmente a mitigar el cambio climático, son medianamente costosos de producir pero su precio de venta es intermedio, gracias al bajo arancel, teniendo una penetración en el mercado que va de baja a media. Los vehículos de combustión de gasolina son contaminantes pero baratos de producir y su precio al público es bajo (comparado con los otros) <p>De lo anterior se develan las siguientes preguntas:</p> <ol style="list-style-type: none"> ¿Qué les hace pensar que al subir el arancel a los híbridos las personas optarán por la compra de eléctricos con precio muchísimo más alto? (Lo obvió acaso no es que se decantan por los de combustión que resultan más económicos como lo evidencia el comportamiento del mercado de vehículos en Colombia en 2024? Durante este gobierno no se ha incrementado el número de electrificadas ni en un 10% y tampoco se han creado nuevos incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos, ¿Por qué entonces no crean nuevos incentivos o mejoran la infraestructura para los eléctricos antes de encarecer los híbridos? ¿Han considerado que la derogatoria del decreto que disminuye el arancel a los híbridos puede promover la adquisición de más vehículos a combustión y como resultado se impacten negativamente las metas y compromisos de descarbonización asumidos por Colombia en tantos escenarios internacionales? ¿Es cierto o no que los vehículos híbridos contaminan menos que los de combustión a gasolina? ¿Y que dentro de los mismos híbridos contaminan menos los fullhybrid que los mildhybrid? En caso de ser cierto ¿Por qué no lo tienen en cuenta en el proyecto de decreto para hacer tangible sus diferencias? 	No se acepta	<p>Se considera necesario adelantar la iniciativa propuesta, en razón a que, dentro del presente proyecto de decreto hay varios puntos que resaltar, entre ellos, es que con la derogatoria del Decreto 1116 de 2017 no se pretende crear un incentivo ni fomento a la adquisición de vehículos de combustibles fósiles, sino que como se ha mencionado con la presente iniciativa, se busca generar incentivos para el desarrollo del sector automotor con el fin de alcanzar el objetivo principal de la Política Nacional de Reindustrialización, el cual consiste en transitar de una economía extractivista a una economía basada en el conocimiento, que sea productiva y sostenible en el país.</p> <p>Por lo anterior y teniendo en cuenta el comportamiento de la industria automotriz en el año 2023, de acuerdo a las estadísticas proporcionadas por el DANE las cuales se pueden consultar en la memoria justificativa, se evidenció una conducta positiva en la generación de empleos respecto con la fabricación de vehículos automotores y sus motores en el país, fabricación de carrocerías, fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios para vehículos y aumento en las exportaciones. En ese sentido, el presente Proyecto de decreto no busca castigar al productor Nacional sino que por el contrario, estimula y premia la producción nacional de vehículos y la incorporación de ensamblaje de los mismos en el territorio.</p> <p>Por último, el presente Proyecto no desconoce el impacto ambiental que generan los vehículos híbridos, al contrario, con esto se busca cumplir los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, especialmente enfocados a evolucionar a una economía que se enriquezca de energías limpias dejando atrás de manera progresiva la dependencia de actividades extractivistas y dando paso a una economía reindustrializada con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales en armonía con la naturaleza. La justificación de la derogación del Decreto 1116 de 2017 proviene del hecho de que la mayoría de vehículos importados a través de este contingente son vehículos que no contribuyen significativamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la reducción en el consumo de combustibles fósiles y a una mayor eficiencia energética, siendo este contingente contrario a la Política Pública actual del país en materia ambiental, por lo que se ve la necesidad de actualizar dichas disposiciones.</p>

13	8/11/2024	FENALCO	<p>Proponemos que el arancel aplicable a los vehículos híbridos se divida de manera escalonada según la contribución ambiental de la tecnología, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 5% de arancel sobre el valor CIF, para los vehículos híbridos enchufables (PHEV). 2. 8% de arancel sobre el valor CIF, para los vehículos híbridos completos (MHEV). 3. 15% de arancel sobre el valor CIF, para los vehículos híbridos ligeros (MHEV). <p>Esta propuesta se fundamenta en la contabilización de los beneficios ambientales y de reducción de combustible de las tecnologías híbridas, según el análisis incluido en el Concepto Técnico Vehículos Híbridos emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el 2022 y ha sido presentada con anterioridad al Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior por la Cámara Colombiana de Comercio e Industria. Desde nuestra perspectiva es una salida razonable, que permitirá el recaudo esperado, sin dejar de lado los beneficios ambientales y la transición energética que aportan estas tecnologías.</p> <p>Por último, es de suma importancia que en el texto del decreto quede explícito que la derogatoria del Decreto 1116 no afecta la vigencia y aplicabilidad del artículo 3 del Decreto 2051 y el arancel del 0% para vehículos eléctricos.</p>	No se acepta	<p>No es posible aceptar la sugerencia realizada, debido a que la misma no se pronuncia sobre el texto del proyecto de decreto, sino respecto de políticas arancelarias, por lo tanto, este no corresponde al escenario adecuado para deliberar sobre los aranceles aplicables a las importaciones de vehículos eléctricos, vehículos híbridos y sistemas de carga. Por lo anterior, el presente comentario eventualmente podrá ser estudiado por el gobierno nacional cuando se estén gestando políticas arancelarias relacionadas con vehículos de nuevas tecnologías.</p> <p>De otra parte y teniendo en cuenta que el Concepto Técnico Vehículos Híbridos emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el 2022 hace parte de los estudios técnicos que sustentan el proyecto normativo, se resalta que la derogación del Decreto 1116 de 2017, entre otras razones, proviene del hecho de que la mayoría de vehículos importados a través del contingente arancelario establecido en el mencionado decreto, son vehículos que no contribuyen significativamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la reducción en el consumo de combustibles fósiles y a una mayor eficiencia energética, siendo este contingente contrario a la Política Pública actual del país en materia ambiental, por lo que se ve la necesidad de actualizar dichas disposiciones.</p> <p>Finalmente se aclara que lo establecido en el artículo 3° del Decreto 2051 de 2019 se encuentra incluido en el Decreto 1881 de 2021, por el cual se adopta el Arancel de Aduanas, esto con ocasión a la modificación arancelaria realizada en virtud de la VII Enmienda del Sistema Armonizado (SA), por lo tanto no es necesario, así como tampoco es adecuado incluir en el proyecto de decreto aclaración respecto de la vigencia del Decreto 2051 de 2019.</p>
----	-----------	---------	--	--------------	--


Francisco Melo Rodríguez
 Director de Comercio Exterior
 Secretaría Técnica Comité de Asuntos Aduaneros,
 Arancelarios y Comercio Exterior