

 Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación				Código: GJ-FM-006	
				Versión: 00	
				Vigencia: 30/102020	
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		Subdirección de prácticas comerciales			
Nombre del proyecto de regulación		"Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas Nacionales para las importaciones de vehículos y motocicletas propulsadas por motores de combustión (gasolina o diésel)."			
Objetivo del proyecto de regulación		El proyecto de acto administrativo tiene por objeto:			
Fecha de publicación del informe		28 de noviembre de 2025			
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta		15 días			
Fecha de inicio		8 de noviembre de 2025			
Fecha de finalización		22 de noviembre de 2025			
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2025			
Canales o medios dispuestos para la consulta		https://www.mincit.gov.co/inicio			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		comitetriplea@mincit.gov.co			
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes		14			
Número total de comentarios recibidos		14			
Número de comentarios aceptados				0%	
Número de comentarios no aceptados				0%	
Número total de artículos del proyecto		4			
Número total de artículos del proyecto aceptados				50%	
Número total de artículos del proyecto no aceptados				0%	
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1		Nelson Giovanni Cárdenas Huérfano (ciudadano)	Este decreto aunque es impopular es muy acertado y quiero manifestarles mis ideas: 1. Esta medida impactará positivamente la calidad de vida de las personas al desincentivar la compra de vehículos a combustión, los carros y motos a combustión no solo contaminan el aire que respiramos sino que son fuente de ruido muchas veces intolerable, solo preguntar a alguien que viva sobre una vía principal y se va a quejar del ruido que hacen las motos de alto cilindraje y los carros modificados, esto ha causado enfermedades en población vulnerable. 2. Las motos son la principal fuente de accidentes en el país, ya que se venden con prestaciones altas y los conductores siempre exceden la velocidad. No respetan las señales de tránsito, no cumplen con las exigencias de SOAT y demás requisitos de ley para circular, etc. 3. Esta medida debe ir acompañada de un compromiso del gobierno de acelerar la instalación de infraestructura para vehículos movidos por energías limpias, no hay suficientes puntos de carga para vehículos eléctricos en ciudades y vías nacionales. Esto significa que el arancel se debe aplicar de forma incremental, por ejemplo este año un 15% y un compromiso del gobierno de instalar el doble de la infraestructura actual para 2 vehículos impulsados por tecnologías amigables, si esta meta se cumple entonces en un año el impuesto se incrementará al 30% y así hasta llegar al objetivo del 40%.	No aceptada	El arancel no puede establecerse de manera progresiva dado que en el momento para vehículos automotores es de 35% y para motocicletas es del 30%; el incremento propuesto es de solo el 5 puntos porcentuales. Sin embargo su aporte será tenido en cuenta para futuros procesos normativos. para lograr los objetivos de reindustrialización y ambientales.
2		Fidel Ignacio Becerra Niño (ciudadano)	Comentarios al Proyecto de Decreto, "por el cual se modifica el Arancel de Aduanas Nacionales para las importaciones de vehículos y motocicletas propulsadas por motores de combustión (gasolina o diésel)". 1 Los aranceles a las motocicletas deberían ser aún mayores del 50 al 100%. Incluidos todos los cilindrajes. 2 Las motocicletas se deberían incluso grabar con aranceles adicionales, sobre todo las marcas traídas de países como India y países similares que son productos de baja calidad y qué ocasionan mayor número de accidentes. 3 Colombia es uno de los países en el mundo con mayor número de motocicletas, por lo que se debería desincentivar su uso a través de estos aranceles. 4 Estos aranceles también deberían ser para sus repuestos y partes 5 Adicionalmente, el Ministerio de Transporte debería aumentar el valor del costo de matrícula y licencia de tránsito para las motocicletas. 6 Se debería exigir a las marcas de motocicletas que chatarricen y reciclen todas las motos que se encuentran en botaderos y/o patios de multas y se lleven toda ese material del país. 7 Se debería colocar un cupo de importación de motocicletas y no permitir la matrícula de motocicletas de contrabando. 8. A futuro solo se debería permitir su uso para temas laborales. Para ejército, policía, empresas de seguridad y mensajería. Y deportivos bajo reglamentación especial.	No aceptada	El marco regulatorio debe mantener estabilidad para casas matrices de vehículos y motocicletas. En futuras revisiones se evaluará el tratamiento de autopartes y motopartes.
3		ACOLFA	Esta iniciativa encuadra dentro de las políticas en materias ambiental y de fomento del desarrollo de la industria colombiana, que en buena hora esta aplicando nuestro Gobierno, razón por la cual deseamos manifestarle nuestra complacencia y nuestro decidido apoyo. Aprovechamos la oportunidad para solicitarle la adopción de una medida complementaria de la anterior, que completaría el marco institucional del sector automotor, configurado por las producciones de vehículos y de autopartes, en cuanto al aumento de los aranceles, hasta el nivel máximo registrado por Colombia en la OMC, para las autopartes que tengan Registro de Producción Nacional.	No aceptada	La propuesta será analizada con posterioridad y podrá considerarse en instrumentos normativos diseñados específicamente para fortalecer la producción nacional.
4		ASOBANCARIA	1. El aumento del arancel al 40% encarecerá de manera directa las importaciones de vehículos propulsados por motores de combustión interna. Dado que el mercado colombiano usa, en alta proporción, los vehículos importados para abastecer la demanda interna, este mayor costo será trasladado al consumidor final. Como consecuencia, se prevé: • Un alza significativa en los precios de los vehículos nuevos, afectando su accesibilidad para hogares y empresas. • Una contracción en la demanda, especialmente en segmentos de ingreso medio donde el vehículo es un activo productivo. • Un efecto recesivo en el mercado automotor, con impactos en la red de comercialización, talleres autorizados, aseguradoras y, en general, en toda la cadena de valor asociada. 2. El encarecimiento de los vehículos nuevos generará una presión al alza sobre el mercado de usados. Esto puede ocasionar un desequilibrio entre oferta y demanda en este segmento y un aumento en el costo de reposición para empresas y familias. 3. Se puede presentar una reducción en la demanda de arrendamiento para vehículos de combustión, que actualmente representan la mayor parte del portafolio de leasing operativo y renting. Además, de una potencial depreciación acelerada de este tipo de activos, producto de una menor rotación del parque automotor. 4. Aunque los vehículos eléctricos han mostrado crecimiento en el segmento de livianos, dicha expansión no se replica en vehículos de carga, transporte intermunicipal o maquinaria pesada, por múltiples razones: • Menor fuerza y torque disponible frente a vehículos diésel destinados a actividades industriales. • Limitada autonomía, insuficiente para operaciones logísticas de larga distancia. • Insuficiente infraestructura de carga (electrolineras), especialmente fuera de las principales ciudades. • Costos de adquisición más altos, que dificultan su adopción por parte de transportadores y pequeñas empresas. Como resultado, el parque automotor de energías limpias no es aún una alternativa viable para suplir la demanda de vehículos pesados, lo que hace que el encarecimiento de vehículos de combustión genere cuellos de botella económicos y logísticos. 5. Un aumento sustancial del precio de los vehículos nuevos puede provocar que los consumidores prolonguen la vida útil de vehículos antiguos, que suelen ser más contaminantes y se frene la renovación del parque automotor, dificultando el avance en metas de reducción de emisiones	No aceptada	El decreto busca desincentivar tecnologías de combustión e impulsar energías limpias y nuevas inversiones. Los vehículos pesados no son objeto del incremento arancelario. Se proyecta un proceso progresivo de transición energética.

5		Cámara Colombo Japonesa	1. Cobertura limitada y eficacia reducida La medida no afecta a la mayoría de los vehículos importados. A octubre de 2025: El 79,9% de las ventas de vehículos de combustión e híbridos ligeros (MHEV) ingresan con arancel 0% por los Tratados de Libre Comercio vigentes. Solo el 20,1% restante (27.928 unidades) estaría sujeto al incremento. Al mantener inalterado cerca del 80% del mercado, el ajuste no genera incentivos ambientales reales ni impulsa cambios tecnológicos relevantes. 2. Impacto desproporcionado por origen y distorsión competitiva La carga arancelaria recaería de forma desigual sobre vehículos provenientes de países sin acuerdos comerciales con Colombia, en nuestro caso Japón Dentro del segmento de vehículos sin TLC: • Los modelos originarios de estos mercados representan una proporción sustancial. • En algunos orígenes, como Japón, más del 70% de los vehículos de pasajeros importados quedarían gravados con el 40%. • Esto genera distorsión competitiva, pues modelos de prestaciones similares provenientes de países con TLC mantendrían arancel 0%, independientemente de su nivel tecnológico o ambiental. 3. Desalineación del Instrumento Arancelario con los Objetivos de Aceleración de la Transición Energética La industria automotriz global y las marcas que operan en el país ya están plenamente comprometidas con la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, impulsada por tendencias mundiales, marcos regulatorios internacionales y estrategias corporativas de largo plazo. Por lo tanto, un incremento arancelario no es el factor determinante para acelerar este proceso, ya que la hoja de ruta de la industria es un hecho. 4. Presión inflacionaria sin reindustrialización real El aumento al 40% eleva de manera directa el costo de importación, trasladándose al precio final. Sin embargo, al no afectar al 80% del mercado (TLC): • No promueve producción local, porque la mayoría de los vehículos seguirían ingresando sin arancel. • Solo restringe el acceso a opciones tecnológicas confiables que provienen de los países sin TLC. • En consecuencia, el efecto neto es inflacionario para el consumidor, sin beneficio industrial comprobable. 5. Penalización técnica a la tecnología híbrida ligera (MHEV) La medida grava con el arancel máximo a los vehículos híbridos ligeros, tecnologías que reducen consumo y emisiones en el corto plazo. Desincentivar estas soluciones intermedias contradice un esquema de transición energética gradual, especialmente para consumidores que no pueden acceder a tecnologías más costosas como híbridos completos o eléctricos. 6. Incertidumbre para la inversión y el sector productivo Cambios arancelarios abruptos generan incertidumbre en planes de inversión, importación, planeación de portafolio, homologaciones y redes de servicio. La estabilidad regulatoria es una condición esencial para atraer inversión y tecnología. Modificar reglas sin una justificación técnica sólida debilita la confianza empresarial y frena decisiones de largo plazo. 7. Impacto en la Confianza y las Relaciones Comerciales Internacionales y Oportunidades Bilaterales La implementación de incrementos arancelarios que afectan desproporcionadamente a países específicos con los que Colombia no tiene un Acuerdo de Libre Comercio (TLC), como es el caso de Japón, podría ser percibida como una barrera no arancelaria de facto. Esto, a su vez, podría afectar la excelente relación bilateral entre los dos gobiernos, especialmente en un momento donde las dinámicas de cooperación y comercio se encuentran en un punto tan favorable. En el actual escenario de comercio global, es fundamental estrechar y mejorar las relaciones comerciales. Por el contrario, y con ocasión del buen momento que atraviesa la relación entre Colombia y Japón, sería más oportuno acelerar las negociaciones para la firma del Acuerdo de Asociación Económica (EPA). Este instrumento sería el canal idóneo para fomentar la inversión, la transferencia tecnológica y la expansión de mercados, proporcionando estabilidad regulatoria al sector, en lugar de adoptar medidas unilaterales que podrían debilitar los lazos con un socio estratégico clave.	No aceptada	El cambio inicia en este segmento para reducir el uso de combustibles fósiles. Vehículos de pasajeros no son objeto del decreto. Los MHEV no aportan tracción eléctrica suficiente para efectos de transición energética.
6		ASOCAPITALE S	La medida resulta loable en su propósito de impulsar la transición energética. No obstante, para prever adecuadamente el impacto económico, sería recomendable que el incremento arancelario hacia el 35% - 40%, según corresponda, se implemente de manera gradual. Lo anterior, debido a que un ajuste escalonado permitiría que los sectores económicos afectados -en particular, el de vehículos automotores destinados al transporte de personas y que operan en el servicio público- cuenten con un margen razonable para adaptarse. De lo contrario, un aumento inmediato podría limitar su capacidad de transición tecnológica y generar efectos no deseados en la prestación del servicio y en la renovación del parque automotor. Una vez señalado lo anterior, manifestamos que para ASOCAPITALES es de suma importancia participar en los debates de Proyectos de Decretos que involucren los intereses de nuestros asociados. Por tal razón, agradecemos la oportunidad de permittimos compartir con ustedes nuestras apreciaciones sobre este importante Proyecto de decreto. Estaremos atentos a cualquier inquietud adicional que surja de este proceso.	No aceptada	El incremento es únicamente de 5 puntos porcentuales y busca iniciar de forma ordenada la transformación tecnológica del parque automotor. Los vehículos automoviles para transporte de 10 o más personas no son objeto del prente Proyecto de Decreto.
7		FENALCO	Los vehículos livianos permanecen en circulación en promedio 21 años, a diferencia de lo que sucede en los Estados Unidos y Europa en los que el tiempo medio de renovación del parque automotor es de 12 años. Partiendo de lo expuesto, esta medida desestimulará la renovación de vehículos livianos por el incremento de costos y la limitación del portafolio con mejores tecnologías de consumo de combustible, reducción de emisiones y equipamientos de asistentes técnicos de seguridad vial. De otro lado, en los considerandos del proyecto de decreto se hace referencia a "Que en este contexto, es necesario incrementar los aranceles para la importación de los vehículos y motocicletas a combustión (con motor de embolo (pistón), de encendido por chispa o por compresión (diésel o semi-diésel), con el fin de fortalecer, proteger y promover la industria automotriz colombiana basada en tecnologías de energías limpias, así como los procesos de reindustrialización que se están gestando en este sector, la sofisticación y diversificación de la matriz productiva, el empleo calificado y los encadenamientos productivos". Al respecto, consideramos errónea la justificación, ya que como lo ha solicitado la Organización Mundial del Comercio (OMC) los gobiernos deben resistir los aranceles y otras barreras al comercio internacional, bajo el argumento de que el proteccionismo corre el riesgo de deshacer tres décadas de progreso en la reducción de la brecha entre las naciones ricas y pobres. En ese sentido, Ngozi Okonjo-Iweala, Directora General de la OMC, indicó que "Los países deben actuar para garantizar que el mayor número posible de sus ciudadanos puedan beneficiarse de las oportunidades creadas por los mercados internacionales abiertos y basados en reglas, o al menos estén protegidos contra las desventajas del cambio tecnológico o la competencia de las importaciones". Así es como analizamos que esta medida tendría una cobertura limitada y eficacia reducida y afecta a la mayoría de los vehículos importados de tres fuentes principales: China, India y Japón, ya que el 79,9% de las ventas de vehículos de combustión ingresan con arancel 0% por los Tratados de Libre Comercio vigente. Lo que podemos concluir es que no resultaría correcto incrementar aranceles de importación para favorecer a un sector particular que, en el caso colombiano, tiene otros beneficios, entre ellos, que se les permite importar las mismas partidas arancelarias establecidas en el proyecto de decreto, amparados en el contingente denominado IAMAS, con cero aranceles. Por lo tanto, la reducción del portafolio de vehículos de las partidas arancelarias establecidas en el proyecto de decreto vulnera la libre elección de los consumidores, además que crea un desbalance para el acceso en el mercado, según la fuente desde donde se importa las unidades, teniendo en cuenta que las empresas ensambladoras nacionales bajo el cupo IAMAS pueden tener la posibilidad de importar a cero arancel de esas mismas fuentes, podría ser agravado por la reciente posibilidad que se pretende viabilizar con otro proyecto de decreto en consulta, en su artículo 3, en la que se permite que "...una vez signado el contingente, podrán, a su discreción, ceder parcialmente el uso del contingente a compañías del mismo grupo empresarial, filiales o subsidiarias concesión del cupo a empresas del grupo empresarial constituidas en Colombia para que importen directamente haciendo uso del contingente cedido...". Asimismo, llama la atención que, contrario a solo las motivaciones expresadas en el proyecto de Desarrollo Sostenible en documento AIN, publicado en el año 2023, en el que reconocieron expresamente la dependencia de la economía colombiana al consumo de combustibles derivados del petróleo (Gasolina y Diésel), y cómo su reducción impactaría económicamente los intereses del país, pues Ecopetrol realiza aportes importantes en el PIB de Colombia. "Los combustibles líquidos juegan un papel fundamental en diversos sectores como el transporte, la industria, las tecnologías y los alimentos, representando un importante actor en la economía del mundo. De acuerdo con el Plan Nacional Energético (PNE) 2020-2050 publicado por la UPME. ... el consumo de combustibles aporta a la dinamización de la economía nacional principalmente por su actuación en el consumo energético del sector transporte, la industria manufacturera y el sector residencial urbano. En este sentido, haciendo relación al aporte económico, Ecopetrol (2022) señala que el sector petrolero representó un 3.2% del PIB nacional en 2020 y un 2.8% en 2021". De otro lado, el proyecto de decreto menciona que el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en su sesión 384 del 5 de noviembre de 2025, recomendó el incremento arancelario al 40% para las importaciones de vehículos propulsados por motores de combustión por gasolina o diésel, sin embargo, dentro de los documentos anexos o en su página web no está disponible dicha acta del comité y el correspondiente análisis que realizaron para justificar dicha recomendación. Vale la pena resaltar que la implementación de un arancel hasta del 40% para vehículos de origen con los que Colombia no cuenta con un tratado de comercio vigente, vulnera la transición energética del sector automotor al limitar la renovación del parque con tecnologías de propulsión con altos estándares de eficiencia, considerando que el aumento directo el costo de importación, que se traslada al precio final. Además, el decreto podría tener un efecto contrario al esperado, al restringir la oferta y disminuir la competencia en el mercado automotor, reduciéndose el recaudo fiscal por concepto de aranceles, IVA e impuesto al consumo, debido al desplazamiento de la demanda hacia segmentos con menor carga tributaria. Incluidos cambios arancelarios que generan incertidumbre en la estabilidad regulatoria de las compañías con proyectos de inversión, importación, planeación de portafolio, homologaciones y redes de servicio. Por otro lado, es pertinente señalar que el alcance de este proyecto de decreto también incidirá sobre vehículos equipados con tecnologías de hibridación como: PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) y HEV (Hybrid Electric Vehicle) y MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle), los cuales operan mediante sistemas combinados de propulsión a gasolina o diésel. Estas configuraciones tecnológicas han sido ampliamente reconocidas por su capacidad para optimizar el rendimiento energético, reducir el consumo de combustible y disminuir las emisiones de gases contaminantes, en cumplimiento de estándares ambientales internacionales.	No aceptada	El proyecto de Decreto constituye el primer paso para transformar progresivamente la tecnología del parque automotor hacia energías limpias y más eficientes.
8		GDP Consultores	La Corte Constitucional ha señalado que la Constitución de Colombia establece una competencia compartida entre el Ejecutivo y el Legislativo para la regulación arancelaria. Así, ha señalado que el ejercicio de la potestad reglamentaria en materia arancelaria que el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución entregó al Presidente de la República, debe entenderse en conjunto con el numeral 19 del artículo 150 que establece la competencia del Congreso en dicha materia. Así, ha señalado que las modificaciones arancelarias que establezca el Gobierno deben supeditarse a razones de política comercial y de conformidad con las pautas generales que le entregue la Ley. De manera particular y dado que la Corte Constitucional ha señalado que los aranceles de aduanas son tributos, específicamente de la especie de impuestos indirectos, el Ejecutivo debe sujetarse estrictamente al principio de legalidad y brindar especial atención al cumplimiento de la Ley en su fijación. En este sentido y como señala el proyecto de Decreto, las facultades arancelarias del Gobierno nacional se encuentran circunscritas por lo establecido en la Ley 7 de 1991, la Ley 19 de 1991, la Ley 1906 de 2013 y la Sentencia C-798 de 2004 de la Corte Constitucional, que revisó la constitucionalidad de la primera ley, señalando que si bien se autoriza la potestad reglamentaria por razones de política comercial, ésta no se refiere a un concepto vacío, sino que por el contrario, obliga al Gobierno nacional a buscar fines específicos que condicionan el ejercicio de la facultad reglamentaria. En ese sentido, reiteró una larga jurisprudencia de la Corte, iniciando desde al menos la Sentencia C-1111 de 2000 que establece que las modificaciones arancelarias deben encontrarse debidamente soportadas en razones claras de política comercial que busquen objetivos específicos. En este contexto y como se procede a explicar, aunque la normatividad superior autoriza al Gobierno a promover la industria local, debe hacerlo de forma que armonice con los fines específicos que le sentó la Ley: A. El proyecto de Decreto no armoniza con los objetivos de política comercial señalados en la Ley 79 de 1991, particularmente para las subpartidas que no cuentan con producción nacional contenidas en él. Dichas normas establecen que, al modificar aranceles, el Gobierno no puede ser indeterminado o arbitrario, sino que debe perseguir finalidades concretas. Es así como la Ley 79 de 1991 establece que el régimen comercial del país debe orientarse hacia la libertad del comercio, la y la igualdad entre la producción nacional y la importación que fomente cadenas productivas y asegure el acceso de los consumidores a bienes en condiciones competitivas. En efecto, el artículo 3º de la citada Ley señala que las importaciones y exportaciones deben darse bajo el principio general de libertad del comercio internacional el cual admitirá excepciones conforme el cumplimiento de fines específicos. Tales fines se encuentra en el artículo 2º de la Ley, el cual establece en sus numerales 4º y 5º que si bien el Gobierno tiene un mandato de impulso a la producción nacional, no se trata de un mandato abierto, sino circunscrito al cumplimiento de una serie de criterios. Así, el numeral 4º del artículo 2º de la Ley 79 de 1991 señala que el mandato de impulso a la producción local debe darse de forma que conduzca a mejorar su competitividad internacional y/o a satisfacer adecuadamente las necesidades del consumidor. En este contexto, la causalidad que el proyecto propone parece confusa, en la medida que sugiere que elevar los aranceles de un bien (vehículos a combustión), debería conducir, de alguna manera que no se explica, al impulso de la producción local de otro bien distinto (vehículos con tecnologías de energías limpias). De igual modo, no es claro que el incremento de aranceles en el mercado local sea una medida tendiente a la promoción de la competitividad internacional. Por el contrario, existe abundante literatura académica que demuestra que el incremento de aranceles tiende a hacer a las industrias locales menos competitivas, en la medida que dificulta la participación en el mercado de actores internacionales y el incremento artificial de los costos fomenta la ineficiencia en la industria que se busca proteger. En el mismo sentido, existe también una serie de estudios que establecen con claridad como cuando los países incrementan sus aranceles, particularmente cuando tienen altas importaciones, como es el caso de Colombia, generan sobrecostos exagerados para los consumidos locales, alterando su poder adquisitivo y su calidad de vida. Así, asumiendo que la teoría de que elevar los aranceles condujera efectivamente a fomentar la competitividad internacional de la industria local, el proyecto de Decreto entraría en contradicción con la Ley 2294 de 2023, una norma superior que en su artículo 3º establece que la diversificación productiva, la internacionalización y la acción climática deben perseguirse en conjunto. En efecto, la tesis de que elevar aranceles sobre un producto favorece su producción local, llevaría a la conclusión lógica de que lo que se promovería sería la fabricación nacional de vehículos de combustión, llevando a una contradicción con la norma superior. En el mismo sentido, la medida tampoco cabría en el contenido del numeral 5º de la misma disposición. En efecto, si bien este numeral trae un mandato para procurar una legal y equitativa competencia a la producción local y otorgar una protección adecuada, el mismo numeral señala que esto debe darse en particular en contra de prácticas desleales de comercio internacional, situación que no se encuentra demostrada actualmente. En este contexto, no es claro que el proyecto de Decreto armonice con el mandato del artículo 3º de la Ley 79 de 1991, en la medida que los mecanismos de impulso a la producción nacional que adopta no serían conducentes a promover la eficiencia, competitividad internacional, ni satisfacción adecuada de las necesidades del consumidor para los bienes que desea promover, sino que es probable que tengan el efecto contrario. Dicha situación sería particularmente gravosa teniendo en cuenta que, como se explicará más adelante, el proyecto incluye una serie de subpartidas que no cuentan con Certificados de Producción Nacional, por lo que no existiría una producción nacional a proteger y por el contrario, se aseguraría un incremento sustancial de los costos para los consumidores. Por lo anterior, se solicita respetuosamente revisar los mecanismos del proyecto de Decreto para adoptar mecanismos tendientes a cumplir los objetivos señalados por la Ley, como podría ser un mecanismo de promoción de las exportaciones o el fortalecimiento de mecanismos como el CERT. B. El proyecto de Decreto no armoniza con los objetivos de política comercial señalados en la Ley 1609 de 2013, particularmente para las subpartidas que no cuentan con producción nacional contenidas en él. La Ley 1609 de 2013 reitera que el Gobierno no puede ser arbitrario en la fijación de aranceles y en particular, en su artículo 3º señala que las modificaciones arancelarias deben perseguir objetivos específicos y	No aceptada	El Proyecto de decreto busca incentivar nuevas inversiones y promover el desarrollo industrial futuro, lo cual permitirá fortalecer la producción nacional y reducir el uso de combustibles fósiles.

9		ANDI – Cámara de la Industria de Motocicletas	1. La relevancia estratégica de la industria nacional de motocicletas y la importancia de medidas arancelarias para su competitividad En primer lugar, es importante destacar que la industria nacional de motocicletas representa hoy más del 90% de las motocicletas que se registran anualmente en Colombia (9 de cada 10 motocicletas que se registran en Colombia, son de ensamble nacional), consolidándose como una cadena de valor estratégica y de alto potencial económico para el país. Actualmente son 11 empresas que cuentan con licencias de ensamble de motocicletas en el país, y 1 más que está en proyecto para consolidarse en 2026. El sector genera más de 80.000 empleos formales, 24% son mujeres, dinamizando un ecosistema empresarial que involucra cientos de proveedores, y aporta de manera significativa al desarrollo económico y social de 5 regiones del país a nivel industrial: Bolívar, Cauca, Valle del Cauca, Antioquia, Risaralda y próximamente Cundinamarca. A nivel comercial, el sector está presente en los 32 departamentos del país a través de los 2.472 puntos de venta de motocicletas, 11.436 almacenes de repuestos y 1.787 centros de servicio autorizados o talleres de servicios de todas las marcas. Asimismo, cerca de 5 millones de hogares dependen en alguna medida de la economía asociada a la motocicleta, lo que subraya su relevancia social. En este contexto, reconocemos que el proyecto de decreto en comento se fundamenta en criterios orientados a fortalecer la competitividad de la industria nacional, al promover condiciones más equilibradas entre los vehículos completamente armados en el exterior (CBU) de aquellos ensamblados en el país bajo la modalidad de transformación y ensamble. Entendemos que la medida puede contribuir a preservar y ampliar las capacidades instaladas de la industria nacional, incentivar la llegada de nuevas empresas y fomentar un encadenamiento productivo más robusto. 2. Clasificación y comercialización irregular en el mercado de vehículos eléctricos de dos ruedas en Colombia La industria valora que Colombia continúe avanzando hacia una mayor diversificación productiva, la modernización de sus procesos industriales y la atracción de inversiones que fortalezcan la base manufacturera nacional y especialmente hacia modelos de movilidad de menores emisiones. En esa dirección, reafirmamos nuestro compromiso con impulsar la producción y el ensamble en el país de motocicletas y ciclomotores con tecnologías de cero y bajas emisiones, promoviendo el avance hacia soluciones de movilidad más limpias, tal como lo establece la línea de acción 1.2. del Compes de Reindustrialización. Esto debe incluir el desarrollo de motocicletas con mejores estándares de emisiones, así como tecnologías híbridas, eléctricas o de hidrógeno, siempre y cuando este impulso se haga bajo un enfoque de formalidad, legalidad y apuesta productiva por Colombia. Es por ello por lo que consideramos necesario llamar respetuosamente la atención del Ministerio sobre una situación que, en criterio de la industria, requiere una revisión prioritaria, pues resulta altamente preocupante. Se han observado indicios de posibles prácticas de clasificación arancelaria no plenamente alineadas con la normatividad vigente y de esquemas de comercialización que podrían no corresponder a lo previsto para las subpartidas 8711.60.00.10 y 8711.90.00.00. En particular, se han identificado señales de que algunos vehículos eléctricos livianos de dos ruedas estarían ingresando al país bajo categorías distintas —haciéndolos pasar como si fueran bicicletas eléctricas o dispositivos de movilidad personal— cuando, según criterios internacionales y nacionales de clasificación vehicular (v.g. Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y la Resolución 20223040037985 de 2022 Ministerio de Transporte de Colombia), corresponderían a la categoría de ciclomotores o pequeñas motocicletas; o que estarían siendo importados en partes sin incorporación de producción nacional, situaciones que podrían derivarse en interpretaciones regulatorias ambiguas. Asimismo, estas prácticas podrían estar relacionadas con la eventual omisión de obligaciones ambientales —como los sistemas de gestión posconsumo de baterías, llantas y RAEEs— y de requisitos de tránsito, incluidos el registro vehicular, la inscripción en el RUNT y el cumplimiento del SOAT. También podrían generar impactos fiscales, particularmente en materia de IVA, y riesgos para los consumidores cuando los vehículos son comercializados bajo categorías distintas a las declaradas en el proceso de importación (se venden como bicicletas cuando realmente son ciclomotores o pequeñas motocicletas). En este sentido, consideramos que una revisión técnica y articulada contribuiría a brindar mayor claridad normativa, garantizar condiciones de competencia equilibradas y fortalecer la política de reindustrialización, sin perjuicio de la presunción de legalidad y buena fe que ampara a todos los actores del mercado. La consecuencia directa de esta distorsión que se está viendo en Colombia actualmente es un mercado creciente de vehículos de 2 ruedas eléctricos que operan por fuera del marco regulatorio, que no incorporan nada de producción nacional, que estarían ingresando al país sin cumplir con los mínimos estándares de seguridad vial y sin control sobre su circulación, configurando una eventual competencia desleal, en detrimento de la producción nacional. A ello se suma que, mientras los registros formales de ciclomotores en el RUNT mostraron una disminución del 35,66% en 2024 vs 2023 y continúan decreciendo en 2025 en un 37,4% (cifras a cierre de octubre de 2025 vs mismo periodo de 2024), las importaciones declaradas como "bicicletas eléctricas" han aumentado más de 797%, evidenciando una sustitución artificial de categorías. La industria estima que este año 2025 pueden ser más de 120 mil unidades de estos vehículos eléctricos de 2 ruedas que ingresarán al país, sin el cumplimiento de ningún tipo de requisitos de seguridad, registro, seguros, calidad, idoneidad, etc., siendo ya casi el 15% del mercado de motocicletas que son, esencialmente, producción nacional. Este fenómeno tiene impactos relevantes en la seguridad vial. De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), al cierre de octubre de 2025 se observa un incremento significativo (se duplica) en la siniestralidad asociada a usuarios clasificados como "otros", dentro de los cuales predominan estos vehículos eléctricos de dos ruedas que circulan sin las condiciones técnicas y jurídicas requeridas, y sin ningún registro o control. Por lo anterior, la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI solicita respetuosamente al Ministerio realizar una revisión exhaustiva de las mercancías que están ingresando al país por la subpartidas mencionadas, así como de las consideraciones técnicas de clasificación de lo que puede o no puede ingresar por esas subpartidas, con el fin de asegurar una clasificación arancelaria adecuada, certificar los recaudos correspondientes y garantizar la competencia equilibrada.	No aceptada	El comentario será analizado técnicamente y podrá ser considerado en futuras actualizaciones normativas.
10		Gobierno de Brasil (MDIC)	2.1. Vehículos (NCM 8703) El proyecto eleva de 35% a 40% el arancel NMF aplicable a las siguientes trece subpartidas de la posición 8703: 8703.21.00.90; 8703.22.10.90; 8703.22.90.90; 8703.23.10.90; 8703.23.90.90; 8703.24.10.90; 8703.24.90.90; 8703.31.10.00; 8703.31.90.00; 8703.32.10.00; 8703.32.90.00; 8703.33.10.00; 8703.33.90.00. 2.2. Motocicletas (NCM 8711) El proyecto eleva a 35% el arancel aplicable a las siguientes subpartidas: 8711.10.00.00; 8711.20.00.00; 8711.30.00.00; 8711.40.00.00; 8711.50.00.00. 2.3. Consideraciones generales Brasil observa que dicho ajuste puede afectar cadenas de valor regionales integradas, especialmente en segmentos automotrices latinoamericanos. 3. Impacto sobre los socios comerciales de Colombia considerando su red de TLC Brasil considera pertinente destacar que, debido a la amplia red de acuerdos preferenciales de Colombia, la elevación arancelaria no afectará a la mayoría de los principales proveedores de vehículos y motocicletas al mercado colombiano 3.1. Socios NO afectados (poseen Tratado de Libre Comercio) • Estados Unidos (FTA EE.UU.-Colombia) • Unión Europea (Acuerdo UE-Colombia-Perú) • EFTA (Suiza, Noruega, Islandia, Liechtenstein) • Corea del Sur (TLC bilateral) • México (ACE 33) • Chile (ACE 24) • CAN (Perú, Ecuador, Bolivia) • Reino Unido (Acuerdo Andino-Reino Unido) • Israel, Panamá y Triángulo Norte (Guatemala, Honduras, El Salvador) Conclusión: los vehículos y motocicletas provenientes de estos países no enfrentarán los nuevos niveles arancelarios NMF, pues continuarán ingresando bajo preferencias vigentes y según las reglas de origen respectivas. 3.2. Países realmente afectados (sin TLC con Colombia) • China (principal afectado por su fuerte presencia en el mercado colombiano) • Japón • India • Tailandia • Indonesia • Vietnam • Turquía • Rusia • Malasia • Canadá (sin TLC vigente) Estos países, que operan bajo arancel NMF, pasarán a enfrentar aranceles de 40% para vehículos y 35% para motocicletas, afectando especialmente segmentos de gran penetración en el mercado colombiano. 4. Efectos sobre el comercio bilateral Brasil-Colombia	No aceptada	rá analizado técnicamente y podrá ser considerado en futuras actualizaciones normativas. Se recomienda al comité triple AA revisar sus inquietudes.
11		Ministerio de Transporte	Con base en lo anterior, el Grupo Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible (GAADS), de esta Cartera Ministerial, desarrolló y aplicó una metodología orientada a la caracterización integral de los incentivos económicos vigentes, y al análisis de las variables determinantes para la orientación tecnológica del parque automotor nacional. Dicha metodología se estructuró bajo un análisis multicriterio con un proceso de ponderación adimensional, considerando como ejes centrales los siguientes criterios: 1. Variables ambientales, orientadas a la estimación del impacto en materia de emisiones de contaminantes atmosféricos y Gases de Efecto Invernadero (GEI). 2. Consumo energético, evaluando el requerimiento energético por tipo de tecnología y su incidencia en la eficiencia operativa. 3. Factor de consumo específico, entendido como la relación técnica entre área, peso bruto vehicular (PBV), número de pasajeros, carga útil o cilindraje, según la clase vehicular, sus prestaciones y características operacionales. El análisis de estas variables permitió identificar la orientación técnica que deberían tener los incentivos económicos en función del desempeño ambiental, energético y operativo de las tecnologías disponibles en el mercado. En este sentido, durante el proceso adelantado el año anterior para la modificación de los Decretos 1116 de 2019 y 2051 de 2019, se aplicó esta metodología, generando una propuesta de lineamientos técnicos para la revisión de los aranceles vigentes, cuyos insumos fueron conocidos por el equipo técnico del MINCIT y se encuentran reflejados en el actual proyecto de Decreto publicado por dicha entidad. Es importante precisar que el acompañamiento del GAADS fue estrictamente técnico, y se limitó a la interpretación de los resultados metodológicos y a la identificación de cómo deberían orientarse los incentivos económicos de acuerdo con los criterios establecidos. En ningún caso el Ministerio de Transporte definió porcentajes específicos ni emitió recomendaciones sobre magnitudes puntuales del arancel; la competencia para definir los valores finales corresponde exclusivamente al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. De manera particular, para las subpartidas 8703 y 8711, cuando se trata de vehículos con combustibles líquidos (gasolina o diésel), los resultados de la metodología indican que estas tecnologías deberían ubicarse hacia el tope máximo del rango de arancel revisable, dadas sus características de mayor impacto ambiental y energético. No obstante, se resalta que el valor obtenido en la metodología tiene un carácter indicativo, basado en criterios técnicos, y no constituye una instrucción ni una determinación normativa; la decisión final, en todos los casos, es responsabilidad del MINCIT en el marco de sus competencias. Adicionalmente, con base en el análisis de la Dirección de Transporte y Tránsito del Viceministerio de Transporte, se sugiere conservar el arancel existente para los vehículos de servicio público, no sólo para camiones que han conservado el arancel que tienen sino para los de hasta 16 y de más de 16 pasajeros (Vans, Microbuses, Buses) cuyo incremento de las partidas arancelarias, dificultará los procesos de reposición y de actualización tecnológica al hacer más costosos los vehículos que al no haber más ensamblaje en el país desde el cierre de la planta de GM-Colmotores, deben importarse en su totalidad. Estos vehículos (Partida 8702), están destinados al servicio público y no los hay disponibles en versiones eléctricas ni híbridas enchufables con capacidad de más de 16 pasajeros para las modalidades especial y de pasajeros por carretera, en que se requieren largas autonomías. De conformidad con lo expuesto, se sugiere tener las observaciones previas, y se considera que la expedición del proyecto de Decreto representa una oportunidad estratégica para avanzar en el cumplimiento de las metas establecidas en la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026).	No aceptada	El incremento es únicamente de 5 puntos porcentuales y busca iniciar de forma ordenada la transformación tecnológica del parque automotor. Los vehículos automoviles para transporte de 10 o más personas no son objeto del prente Proyecto de Decreto.
12		ANDEMOS	en evidencia. En particular, se identifica que elevar el arancel NMF del 35% al 40% para los vehículos de la partida 87.03 no generaría un incremento significativo en el recaudo estatal, pero sí restringiría la oferta de tecnologías necesarias para la modernización del parque automotor, afectando directamente a los consumidores y contraviniendo las metas ambientales y de movilidad sostenible. Por el contrario, esta medida profundizaría el principal desafío del parque automotor colombiano: su alta obsolescencia. Según la ANDI (2019), la edad promedio del parque ha aumentado de manera sostenida, deteriorando la seguridad vial y elevando las emisiones contaminantes. La renovación vehicular es indispensable para la competitividad y la sostenibilidad del país. El incremento arancelario constituye una restricción injustificada a la oferta, castiga los orígenes gravados y genera distorsiones económicas. A continuación, exponemos los principales argumentos: 1. Cobertura limitada y eficacia reducida De acuerdo con las cifras a octubre de 2025: • El 79,9% de las ventas de vehículos de combustión e híbridos ligeros (MHEV) ingresan con arancel 0% gracias a los Tratados de Libre Comercio. • Solo el 20,1% del mercado (27.928 unidades) estaría sujeto al incremento arancelario. El impacto reducido significa que la medida no generaría beneficios ambientales relevantes y sí limitaría tecnologías que hoy hacen parte esencial de la matriz de movilidad. 2. Impacto desproporcionado por origen y distorsión competitiva La carga arancelaria recaería exclusivamente sobre vehículos provenientes de países sin acuerdos comerciales preferenciales, cuyos productos ya tributan el 35%: • Japón • China • India • Tailandia En algunos casos, como Japón, más del 70% de los vehículos de pasajeros quedarían gravados con el 40%, incrementando costos operativos y presionando al alza los precios para los usuarios, con efectos inflacionarios indeseados. Esto afecta directamente a los consumidores y a la competitividad del transporte. 3. Desalineación del Instrumento Arancelario con los Objetivos de Aceleración de la Transición Energética La industria automotriz global y las marcas que operan en el país ya se encuentran plenamente comprometidas con la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones. Este compromiso está impulsado por tendencias mundiales, marcos regulatorios internacionales y estrategias corporativas de largo plazo. Por lo tanto, un incremento arancelario no constituye el factor determinante para acelerar este proceso, ya que la hoja de ruta de la industria hacia la descarbonización es un hecho irreversible, independiente de esta modificación arancelaria. 4. Presión inflacionaria sin efectos de reindustrialización El incremento al 40%: • Debe directamente los costos de importación. • Se trasladará al consumidor final. • No incentiva la producción nacional, puesto que el 80% del mercado continuaría ingresando con arancel 0%. El resultado es un efecto neto inflacionario, sin beneficios industriales comprobables. 5. Pénalización a la tecnología híbrida ligera (MHEV) Gravar con el arancel máximo a los MHEV desincentiva tecnologías que reducen consumo y emisiones en el corto plazo, especialmente para consumidores que no pueden acceder aún a híbridos completos o eléctricos. Esta decisión contradice la lógica de transición gradual establecida por el Plan Nacional de Desarrollo. 6. Distorsión competitiva sin sustento industrial o ambiental Con el arancel 0% para la mayoría del mercado, elevar aún más el arancel para una minoría (ya gravada en un 35%) genera una barrera comercial sin justificación ambiental ni industrial. Se altera la competencia y se afecta la libertad de elección del consumidor en calidad, origen y precio. 7. Posible violación de convenios y compromisos internacionales El incremento propuesto podría contravenir compromisos adquiridos por Colombia. El Artículo 5 del Convenio de Complementación Económica del Sector Automotor² establece un Arancel Externo Común del 35%	No aceptada	El proyecto de Decreto busca desincentivar tecnologías de combustión e impulsar energías limpias y nuevas inversiones. Los vehículos pesados no son objeto del incremento arancelario. Se proyecta un proceso progresivo de transición energética.

13		FASECOLDA	De conformidad con lo dispuesto en el proyecto, se plantea incrementar del 35% al 40%, el arancel de Aduanas para las importaciones de vehículos y motocicletas con motores de combustión interna (gasolina o diesel), nivel que corresponde al tope autorizado por la Organización Mundial del Comercio (OMC). Si bien compartimos los propósitos de la norma, consideramos pertinente solicitar al Ministerio que evalúe con detenimiento los impactos que esta medida podría generar en los costos de las pólizas de seguros que actualmente protegen a millones de colombianos. Desde Fasecolda queremos destacar que un aumento del arancel al 40% incidiría directamente en el precio de los vehículos y motocicletas de combustión, los cuales continúan siendo los de mayor acceso para amplios segmentos de la población. Esto podría traducirse en un encarecimiento de estos bienes, afectando particularmente a los sectores que los utilizan como medio de transporte y herramienta de trabajo. En un análisis técnico realizado por nuestro gremio, se han identificado diversas implicaciones que podrían afectar el acceso de los colombianos a soluciones de aseguramiento. Entre estas se encuentran: a. Incremento en las primas de seguros: Dado que el cálculo de la prima se basa parcialmente en el valor comercial del vehículo, el alza en el costo de automotores nuevos y usados incrementaría el valor asegurado. Como consecuencia, las aseguradoras requerirán mayores recursos para indemnizar o reponer un vehículo siniestrado, lo que se reflejaría en un aumento de las primas, especialmente en las pólizas de cobertura integral b. Aumento en el costo de las reparaciones automóviles: El mayor volumen de siniestros en el ramo de automóviles corresponde a reparaciones realizadas por aseguradoras a través de talleres de marcas o talleres genéricos, generalmente por choques simples cuyo costo de reparación es inferior al valor comercial del vehículo al momento del siniestro. Las medidas propuestas podrían incrementar el precio de los repuestos y, en consecuencia, el monto que las aseguradoras deben pagar por cada siniestro. Esto elevaría los costos operativos y, eventualmente, la prima del seguro. c. Impacto en el consumidor final: Ante el posible incremento en el costo de los seguros, muchos propietarios podrían optar por adquirir coberturas más básicas, como la de Responsabilidad Civil Contractual, o incluso prescindir de la protección de su patrimonio. En el caso de los motociclistas, esto representaría un desafío adicional en materia de inclusión financiera y protección social. d. Desaceleración la venta de vehículos y motos nuevas: Dado que una parte importante de la flota asegurada en pólizas voluntarias corresponde a unidades nuevas —asociadas frecuentemente a créditos vehiculares con entidades financieras—, una reducción en las ventas de automotores nuevos afectaría directamente el volumen de pólizas emitidas. Aunado a un posible incremento en el costo del seguro, esto podría generar una contracción significativa en el mercado asegurador. En este contexto, desde Fasecolda proponemos establecer un diálogo constructivo entre el Gobierno, la industria automotriz y el sector asegurador, con el fin de maximizar los beneficios de la medida y mitigar sus posibles impactos negativos. Sería de gran valor conocer los estudios de impacto que sustenten el proyecto en los aspectos señalados. Asimismo, consideramos esencial analizar en profundidad el efecto de estos cambios en las primas de seguros, con el objetivo de proteger a los consumidores y garantizar la sostenibilidad del sector.	No aceptada	El proyecto de Decreto busca desincentivar tecnologías de combustión e impulsar energías limpias y nuevas inversiones, también se promueve la inversión de las casa matriz en plantas productivas y el uso de programas de fomento de la industria automotriz como el PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble , lo que fortalecerá la industria.
14		ANDI – Cámara Automotriz (vehículos pesados)	En primer lugar, es importante destacar que la industria nacional de motocicletas representa hoy más del 90% de las motocicletas que se registran anualmente en Colombia (9 de cada 10 motocicletas que se registran en Colombia, son de ensamble nacional), consolidándose como una cadena de valor estratégica y de alto potencial económico para el país. Actualmente son 11 empresas que cuentan con licencias de ensamble de motocicletas en el país, y 1 más que está en proyecto para consolidarse en 2026. El sector genera más de 80.000 empleos formales, 24% son mujeres, dinamizando un ecosistema empresarial que involucra cientos de proveedores, y aporta de manera significativa al desarrollo económico y social de 5 regiones del país a nivel industrial: Bolívar, Cauca, Valle del Cauca, Antioquia, Risaralda y próximamente Cundinamarca. A nivel comercial, el sector está presente en los 32 departamentos del país a través de los 2.472 puntos de venta de motocicletas, 11.436 almacenes de repuestos y 1.787 centros de servicio autorizados o talleres de servicios de todas las marcas. Asimismo, cerca de 5 millones de hogares dependen en alguna medida de la economía asociada a la motocicleta, lo que subraya su relevancia social. En este contexto, reconocemos que el proyecto de decreto en comento se fundamenta en criterios orientados a fortalecer la competitividad de la industria nacional, al promover condiciones más equilibradas entre los vehículos completamente armados en el exterior (CBU) de aquellos ensamblados en el país bajo la modalidad de transformación y ensamble. Entendemos que la medida puede contribuir a preservar y ampliar las capacidades instaladas de la industria nacional, incentivar la llegada de nuevas empresas y fomentar un encadenamiento productivo más robusto. 2. Clasificación y comercialización irregular en el mercado de vehículos eléctricos de dos ruedas en Colombia. La industria valora que Colombia continúe avanzando hacia una mayor diversificación productiva, la modernización de sus procesos industriales y la atracción de inversiones que fortalezcan la base manufacturera nacional y especialmente hacia modelos de movilidad de menores emisiones. En esa dirección, reafirmamos nuestro compromiso con impulsar la producción y el ensamble en el país de motocicletas y ciclomotores con tecnologías de cero y bajas emisiones, promoviendo el avance hacia soluciones de movilidad más limpias, tal como lo establece la línea de acción 1.2. del Compes de Reindustrialización. Esto debe incluir el desarrollo de motocicletas con mejores estándares de emisiones, así como tecnologías híbridas, eléctricas o de hidrógeno, siempre y cuando este impulso se haga bajo un enfoque de formalidad, legalidad y apuesta productiva por Colombia. Es por ello por lo que consideramos necesario llamar respetuosamente la atención del Ministerio sobre una situación que, en criterio de la industria, requiere una revisión prioritaria, pues resulta altamente preocupante. Se han observado indicios de posibles prácticas de clasificación arancelaria no plenamente alineadas con la normatividad vigente y de esquemas de comercialización que podrían no corresponder a lo previsto para las subpartidas 8711.60.00.10 y 8711.90.00.00. En particular, se han identificado señales de que algunos vehículos eléctricos livianos de dos ruedas estarían ingresando al país bajo categorías distintas —haciéndolos pasar como si fueran bicicletas eléctricas o dispositivos de movilidad personal— cuando, según criterios internacionales y nacionales de clasificación vehicular (v.g. Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y la Resolución 20223040037985 de 2022 Ministerio de Transporte de Colombia), corresponderían a la categoría de ciclomotores o pequeñas motocicletas, o que estarían siendo importados en partes sin incorporación de producción nacional, situaciones que podrían derivarse en interpretaciones regulatorias ambiguas. Asimismo, estas prácticas podrían estar relacionadas con la eventual omisión de obligaciones ambientales —como los sistemas de gestión posconsumo de baterías, llantas y RACEs— y de requisitos de tránsito, incluidos el registro vehicular, la inscripción en el RUNT y el cumplimiento del SOAT. También podrían generar impactos fiscales, particularmente en materia de IVA, y riesgos para los consumidores cuando los vehículos son comercializados bajo categorías distintas a las declaradas en el proceso de importación (se venden como bicicletas cuando realmente son ciclomotores o pequeñas motocicletas). En este sentido, consideramos que una revisión técnica y articulada contribuiría a brindar mayor claridad normativa, garantizar condiciones de competencia equilibradas y fortalecer la política de reindustrialización, sin perjuicio de la presunción de legalidad y buena fe que ampara a todos los actores del mercado. La consecuencia directa de esta distorsión que ese está viendo en Colombia actualmente es un mercado creciente de vehículos de 2 ruedas eléctricos que operan por fuera del marco regulatorio, que no incorporan nada de producción nacional, que estarían ingresando al país sin cumplir con los mínimos estándares de seguridad vial y sin control sobre su circulación, configurando una eventual competencia desleal, en deterioro de la producción nacional. A ello se suma que, mientras los registros formales de ciclomotores en el RUNT mostraron una disminución del 35,66% en 2024 vs 2023 y continúan decreciendo en 2025 en un37,4% (cifras a cierre de octubre de 2025 vs mismo periodo de 2024), las importaciones declaradas como "bicicletas eléctricas" han aumentado más de 797%, evidenciando una sustitución artificial de categorías. La industria estima que este año 2025 pueden ser más de 120 mil unidades de estos vehículos eléctricos de 2 ruedas que ingresarán al país, sin el cumplimiento de ningún tipo de requisitos de seguridad, registro, seguros, calidad, idoneidad, etc., siendo ya casi el 15% del mercado de motocicletas que son, esencialmente, producción nacional. Este fenómeno tiene impactos relevantes en la seguridad vial. De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), al cierre de octubre de 2025 se observa un incremento significativo (se duplica) en la siniestralidad asociada a usuarios clasificados como "otros", dentro de los cuales predominan estos vehículos eléctricos de dos ruedas que circulan sin las condiciones técnicas y jurídicas requeridas, y sin ningún registro o control. Por lo anterior, la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI solicita respetuosamente al Ministerio realizar una revisión exhaustiva de las mercancías que están ingresando al país por la subpartidas mencionadas, así como de las consideraciones técnicas de clasificación de lo que puede o no puede ingresar por esas subpartidas, con el fin de asegurar una clasificación arancelaria adecuada, certificar los recaudos fiscales, evitar distorsiones competitivas, fortalecer la seguridad vial y garantizar reglas de juego claras para todos los actores del mercado. Esto resulta especialmente relevante para equilibrar las condiciones entre los importadores de vehículos de dos ruedas completamente armados y la industria nacional, que, como se ha señalado, incorpora altos niveles de valor agregado y producción local. La industria nacional considera	No aceptada	El Proyecto de Decreto busca desincentivar tecnologías de combustión e impulsar energías limpias y nuevas inversiones. Los vehículos pesados no son objeto del incremento arancelario. Se proyecta un proceso progresivo de transición energética.
 Nubia Morales López Subdirectora de Prácticas Comerciales Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y Comercio Exterior					