

Comercio,
Industria y Turismo

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

Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior

Nombre del proyecto de regulación

"Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1898 de 2023"

Objetivo del proyecto de regulación

el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial (IAMAS) representa una herramienta de gran valor para consolidar alianzas estratégicas que proporcionen inversión en el sector automotor, al permitir complementar la producción nacional con importaciones sin arancel

Fecha de publicación del informe

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:

15 días

Fecha de inicio

11 de noviembre de 2025

Fecha de finalización

25 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 difusión del proyecto

<https://www.mincit.gov.co/inicio>

Canales o medios dispuestos para la recepción de comentario

comitetriplea@mincit.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes

4

Número total de comentarios recibidos

4

Número de comentarios aceptados

2

Número de comentarios no aceptadas

2

Número total de artículos del proyecto

6

Número total de artículos del proyecto con comentarios

2

Número total de artículos del proyecto modificados

1

%

50%

%

100%

%

33%

%

50%

No.

Fecha de recepción

Remitente

Observación recibida

Estado

Consideración desde entidad

1

ASUNTOS PUBLICOS Y LEGALES

I.SE RECOMIENDA EVITAR LA INCLUSIÓN DE CATEGORÍAS ARANCELARIAS EXCESIVAMENTE AMPLIAS QUE SE TRADUZCAN EN MAYORES COSTOS DE IMPORTACIÓN Y EN UN MENOR ACCESO A LOS VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES

Establecer amplias categorías arancelarias, como lo hace el artículo 2º del proyecto de Decreto, al mantener una referencia general a las partidas 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706, deriva en un instrumento excesivamente amplio y podría implicar mayores costos de importación y acceso de los colombianos a vehículos de bajas emisiones, corriendo el riesgo de afectar negativamente los esfuerzos del país en materia de movilidad sostenible, protección del medioambiente y calidad del aire.

Por lo tanto, y como se explicará más adelante, solicitamos respetuosamente que la revisión al artículo 3º del Decreto 1898 de 2023, incluya una exclusión de las siguientes subpartidas, que corresponden a los vehículos híbridos enchufables:

SubpartidaDescripciones

8703.40.10.000Es demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo,de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica:

Con tracción en las cuatro ruedas

8703.40.90.000Es demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica:

Los demás

Parcialmente aceptado

Frente a estos comentarios indicamos que nos encontramos de acuerdo, se recomienda al comité triple A revisar los criterios de asociación que se manejan en el texto normativo. Respecto al comentario sobre que se indique el procedimiento a seguir para las alianzas estrategicas, indicamos que no es posible por cuanto restringir la forma de asociación entre privados, implicaría una vulneracion al principio de la autonomia privada de lavoluntad, lo cual no es competencia de esta cartera. Aunado a lo anterior se elevara la respecttiva consulta en los terminos señalados en la ley 1340 de 2009.

2

CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Proyecto de Decreto	Propuesta de redacción	Comentario
Artículo 2°. Modifíquese el artículo 3 del Decreto 1898 de 2023, el cual quedará así:	Artículo 2°. Modifíquese el artículo 3 del Decreto 1898 de 2023, el cual quedará así:	De acuerdo con la legislación comercial, no todas las integraciones empresariales deben pasar por un proceso de aprobación o visto bueno por parte de la autoridad, algunos, según la propia Ley 1340, deben surtir un trámite de notificación simple, dando estricto cumplimiento a las exigencias legales.
"Artículo 3° Productos objeto del diferimiento arancelario. Los productos que podrán ser importados con cargo al contingente IAMAS deben estar clasificados bajo las partidas y subpartidas 870121, 870122, 870123, 870124, 870129, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706 del Arancel de Aduanas (...)	"Artículo 3° Productos objeto del diferimiento arancelario. Los productos que podrán ser importados con cargo al contingente IAMAS deben estar clasificados bajo las partidas y subpartidas 870121, 870122, 870123, 870124, 870129, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706 del Arancel de Aduanas (...)	A fin de contemplar todas las modalidades de integración empresarial en las que podrían participar las empresas ensambladoras del instrumento arancelario, es necesario definir una redacción más amplia e integral, que no exija como tal una aprobación, sino más bien el cumplimiento de la norma 1340 de 2009, bien sea que aplique notificación o aprobación.
Parágrafo 2°. El contingente IAMAS no exime a las empresas autorizadas del cumplimiento de las normas generales y la obtención de las autorizaciones requeridas para importar, fabricar o ensamblar bienes en el territorio nacional. Para el caso de las alianzas estratégicas, deberán contar con las autorizaciones o vistos buenos que según la Ley 1340 de 2009 debe otorgarles la Superintendencia de Industria y Comercio, bajo la modalidad de integraciones empresariales.	Parágrafo 2°. El contingente IAMAS no exime a las empresas autorizadas del cumplimiento de las normas generales y la obtención de las autorizaciones requeridas para importar, fabricar o ensamblar bienes en el territorio nacional. Para el caso de las alianzas estratégicas, deberán surtir el trámite contar con las autorizaciones o vistos buenos que según la Ley 1340 de 2009 debe otorgarles la Superintendencia de Industria y Comercio, bajo la modalidad de integraciones empresariales.	

Aceptado

Frente a estos comentarios indicamos que nos encontramos de acuerdo, se recomienda al comité triple A revisar los criterios de asociación que se manejan en el texto normativo.

3		FENALCO	Como lo ha venido advirtiendo FENALCO, existen preocupantes consecuencias por este tipo de medidas para favorecer un sector particular, sobre las que se ha pronunciado expresamente la Organización Mundial del Comercio (OMS), aunado a la posible decisión de ampliación de los beneficios del régimen IAMAS, y otros recientes proyectos de decreto que modifican el régimen arancelario para vehículos de combustión y el sector siderúrgico, que tienen un impacto muy significativo para el comercio de vehículos importados de países con los que no se cuenta con un Tratado de Libre Comercio y que, contrario a lo que se menciona reiteradamente en la motivación de dichas iniciativas, no favorecen la transición energética al desincentivarse la renovación del parque automotor con vehículos con mayor eficiencia de combustible, emisiones y técnicos de seguridad, y, no generan estímulo a la industria local. En ese sentido, resulta inconveniente que se genere un desbalance para el acceso y competencia en el mercado automotor según la fuente desde donde se importen las unidades, teniendo en cuenta que, según este nuevo proyecto, no solo las empresas ensambladoras nacionales, sino con quienes realicen acuerdos o pertenezcan al mismo grupo empresarial, podrán acceder al beneficio de uso del contingente asignado para importación a cero arancel, según lo establecido por el artículo 3, "...una vez asignado 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..." (subrayas fuera de texto) Cabe resaltar que el presente borrador de decreto no contiene un análisis costo/beneficio de esta ampliación de la medida, como tampoco, se ha publicado la evaluación periódica de este contingente arancelario IAMAS, después de 3 años de su asignación con un costo fiscal significativo para el país. Por lo tanto, sugerimos que este proyecto se fundamente en información DANE y de inversión extranjera directa reciente, y no en el año 2023 como se menciona, de forma en que sea posible sopesar el costo de mantener/ampliar los beneficios de la medida.	No aceptado	No se acepta el comentario remitido toda vez que, para el año 2024 se tuvo en cuenta las cifras de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE, que muestran las actividades del sector automotor (incluidas actividades de fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques, y de comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios).
4		MOTORYSA	Propone la inclusión de la siguiente partida arancelarias del sector, cuya incorporación aseguraría un trato equitativo, al contemplar todo tipo de vehículos y potenciaría el alcance de las Alianzas Estratégicas que el proyecto plantea. Así, se propone ampliar el programa a la totalidad de la partida 8701, en lugar de algunos componentes específicos como se plantea en la actualidad e incluir la partida 8708: Partida ArancelariaDescripción 8708Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. - Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes I. La inclusión de autopartes hace sentido desde una perspectiva de cadena de valor y política pública Como se procede a explicar, incentivar ensambladoras centradas en autopartes sería muy conveniente para Colombia, ya que sentaría las bases de una cadena productiva automotriz más amplia y moderna. Desarrollar la capacidad local de armar componentes automotrices genera conocimientos técnicos, empleo calificado e infraestructura industrial que luego pueden extenderse a otros vehículos, incluyendo aquellos de tecnología limpia. En efecto, la CEPAL ha señalado que un robusto sector de autopartes es crucial para evolucionar de solo ensamblar vehículos con piezas importadas a convertirse en un centro manufacturero integrado, con proveedores locales que fortalezcan la competitividad1. Esto significa que si Colombia impulsa la producción/ensamble de ciertos componentes (motores, baterías, electrónica de potencia, chasis, etc.), en el futuro estará mejor posicionada para atraer la fabricación de vehículos eléctricos e híbridos completos. En ese sentido, organismos internacionales resaltan que para producir vehículos de nueva tecnología en la región, se requieren políticas industriales que integren las cadenas de suministro local y regionalmente con el fin de construir capacidades transversales al sector automotor2. Por ejemplo, en el caso de los buses eléctricos, la misma CEPAL ha identificado que países latinoamericanos podrían liderar, en la medida que desarrollen proveedores de componentes, mediante estrategias específicas de integración productiva, como lo sería la inclusión de autopartes en el IAMAS3. En ese sentido, existen una serie de casos de éxito de países que, adoptando políticas industriales transversales en el sector automotor, incluyendo componentes o autopartes, han construido una industria más diversificada y exitosa. A modo de ejemplo, e India, la compañía Mahindra que inició ensamblando jeeps Willys bajo licencia tras la Segunda Guerra Mundial y con el tiempo, se diversificó hacia tractores y automotores utilitarios y en la actualidad, produce desde SUVs hasta vehículos eléctricos. Así por ejemplo, en Argentina, el 4º mayor productor del mundo en pick-ups medianas, el Régimen de Fortalecimiento y Desarrollo del Autopartismo Argentino (Ley 27.263) y su reglamentación (Disposición 45/2024 de la Secretaría de Industria y Comercio del Ministerio de Economía), se promueve el desarrollo de la cadena de valor automotriz y otorga beneficios a las empresas automotrices que integran componentes argentinos a través de un bono que aumenta conforme sube el porcentaje de integración local, desde un 4% hasta un 15% del valor de las autopartes nacionales incorporadas. II. La inclusión de autopartes es necesaria para garantizar la competencia en el mercado Por su parte, desde la perspectiva del derecho de la competencia, diseñar un instrumento que beneficie solo a ensambladores de vehículos, pero excluya a los productores de autopartes podría generar distorsiones y trato discriminatorio en el mercado. En efecto, si el IAMAS otorga arancel 0% para importación de vehículos, pero las autopartistas no reciben ningún alivio comparable, se podría favorecer únicamente al ensamblaje final. Esto corre el riesgo de romper la cadena de valor, en la medida que las ensambladoras (la mayoría filiales de multinacionales) gozarían de beneficios que los fabricantes locales de piezas no tendrían, lo que podría afectar la libre competencia al interior del sector en contra del principio de neutralidad competitiva. En ese sentido, no incluir autopartes en los beneficios podría alentar comportamientos contrarios al propósito de reindustrialización. Las ensambladoras promovidas localmente podrían importar la mayoría de sus componentes (o incluso vehículos semi-terminados) en lugar de comprarlos localmente. Esto dejaría a los proveedores domésticos en desventaja frente a piezas importadas exentas, erosionando la competitividad de la industria autopartista nacional. A mediano plazo, esto podría reducir la oferta de proveedores locales por falta de demanda, concentrando más el mercado en manos de importadores o de las propias ensambladoras integradas verticalmente. III. Conclusión	No aceptado	No se acepta el comentario remitido toda vez que actualmente existe el contingente arancelario para la importacion de partes y autopartes denominado IAMA
 Nubia Morales López Subdirectora de Prácticas Comerciales Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y Comercio Exterior					
Proceso:GJ Gestión Jurídica					Página 1 de 1