

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.4. Publicidad e Informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos Básicos		Resumen de la consulta			
Nombre de la entidad	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Nombre del proceso	Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y del Comercio Exterior		
Nombre del proyecto de regulación	Por el cual se modifica parcialmente el Anexo de Aranceles para las importaciones de la subpartida arancelaria 8702.40.90.00	Objetivo del proyecto de regulación	Modificar el arancel de 0% sobre la subpartida arancelaria en la que se clasifican los buses eléctricos (vehículos automotores para el transporte de más de 14 personas, incluido el conductor)		
Fecha de publicación del Informe	23 de octubre de 2020	Descripción de la consulta			
Tiempo total de duración de la consulta	15 días hábiles	Fecha de inicio	5 de octubre de 2020		
Fecha de finalización	5 de octubre de 2020	Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normalidad/proyectos-de-decreto-2020		
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios					
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios					
Resumen de la consulta					
Número de Total de participantes	4	Número de comentarios recibidos	9%		
Número de comentarios aceptados	1	Número de comentarios rechazados	0%		
Número de comentarios en trámite	3	Número total de artículos del proyecto con comentarios	25%		
Número total de artículos del proyecto modificados	0	Número total de artículos del proyecto modificados	0%		
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	30 de julio de 2020	FENALCO	<p>La medida contraviene los compromisos asumidos por Colombia en la COP25, en la que el país se comprometió a reducir en un 51 % sus emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y a alcanzar la carbono-neutralidad para el año 2050.</p> <p>El precio base de un bus eléctrico es significativamente superior al de un bus diésel convencional; por tanto, la imposición de un arancel adicional amplía la brecha económica entre las tecnologías limpias y las convencionales, desincentiva su adopción y pone en riesgo los avances alcanzados en materia de movilidad sostenible.</p> <p>La medida va en contra de la Ley 2169 de 2021, comprometiéndose el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país en materia de mitigación del cambio climático y reducción de emisiones.</p> <p>No aceptada</p>	<p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles.</p> <p>La medida arancelaria para los buses eléctricos (AI) y como se menciona en las consideraciones del proyecto de decreto y la memoria justificativa, pretende incentivar la producción nacional, por lo tanto, el incremento del arancel de estos buses se ha definido como una medida que le permitirá a los productores nacionales y los interventores en la cadena productiva, competir en mejores condiciones con los actores del mercado internacional.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles.</p> <p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientos (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2020, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas (1.500) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades, en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.500 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 buses anuales en este periodo.</p> <p>Se acepta el comentario, y se ajusta memoria justificativa</p>	


		<p>Se propone establecer un período de transición mínimo de un (1) año, con el fin de mitigar los impactos en los procesos de importación de vehículos, equipos y autopartes, así como de salvaguardar la confianza legítima de los importadores y proveedores que actualmente cuentan con cartas de pedido en firme y ordenes de producción en ejecución.</p> <p>La modificación del arancel para vehículos eléctricos afecta el principio de seguridad jurídica, que exige que las normas sean claras, estables y predecibles para garantizar la confianza en la inversión y la planeación a largo plazo.</p> <p>El incremento del arancel del 0 % al 10 % sobre la importación de buses eléctricos no solo eleva los costos de adquisición para los operadores, sino que también genera un efecto indirecto, pero significativo, en el aumento de las tarifas que deben asumir los usuarios del sistema de transporte público.</p> <p>La imposición de un arancel del 10 % a los buses eléctricos contradice la Ley 1964 de 2019, cuyo propósito es fomentar el uso y la adopción de vehículos eléctricos en Colombia</p>	<p>No aceptada</p>	<p>Al respecto, nos permitimos informarle que el establecimiento de un arancel del 10 % para los buses eléctricos se encuentra debidamente sustentado y constituye una medida que pondrá de manera equilibrada los dos objetivos de política pública en análisis. Por una parte, atiende las observaciones vertidas a incrementar el arancel hasta el 15 %, y por otra, considera las propuestas que buscan mantener el 0 %, situación que restringiría las condiciones de competencia equilibrada en el mercado. En ese sentido, el nivel del 10 % representa un punto intermedio razonable que armoniza la promoción de la producción nacional con la apertura comercial y la sostenibilidad del sector, por lo cual el establecimiento de un período de transición no se considera que mantenga el incremento arancelario en el 10 % resulta lo más razonable, en la medida en que este nivel permite equilibrar las condiciones del mercado entre la producción nacional y los importadores, incentivando el desarrollo de la industria local sin generar distorsiones significativas en la competencia.</p>
<p>31 de julio de 2025</p> <p>2</p> <p>Consortio Express S.A.S.</p>		<p>La industria nacional presenta falta de capacidad técnica y es oferta limitada para atender los requerimientos del transporte público urbano y masivo, por lo que actualmente es necesario recurrir a la importación de buses eléctricos.</p> <p>El sobrecosto derivado del incremento arancelario comprometería las metas de transición energética del Gobierno Nacional, debido al encarecimiento de las flotas de buses eléctricos y al déficit operativo que enfrentan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Se requiere incluir el análisis del impacto económico anual en los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) y en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).</p> <p>La industria nacional no cuenta actualmente con la capacidad necesaria para la fabricación de buses eléctricos.</p>	<p>No aceptada</p>	<p>No se acepta su comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientas (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 buses anuales en este periodo.</p> <p>No se acepta el comentario, ya que el precio de los vehículos en Colombia está determinado por una combinación de factores económicos, fiscales y de política pública, entre los que destacan el IVA, el impuesto al consumo, el tipo de cambio, los costos de producción y logística, así como la confianza del consumidor y las condiciones del mercado financiero. Además, elementos como la red posventa, las garantías y el valor de marca inciden en la disposición de pago de los compradores. En este contexto, la política pública desempeña un papel central. Por lo tanto el uso de aranceles diferenciales se presenta como una herramienta estratégica de política industrial, ya que al gravar con mayor tarifa los vehículos terminados e incentivar el ingreso de partes y componentes para ensamble, se promueve la producción nacional. Esta medida genera beneficios adicionales como la creación de empleo formal, el fortalecimiento de proveedores locales, la transferencia de tecnología y el desarrollo de la industria nacional.</p> <p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientas (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 buses anuales en este periodo.</p> <p>La medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos clasificados en la subpartida arancelaria 8702.40.90.90, por lo tanto, no se extiende a las autopartes, chasis ni componentes destinados al ensamble local.</p>
<p>4 de agosto de 2025</p> <p>3</p> <p>TRANSMILENIO S.A.</p>		<p>Aunque la Memoria Justificativa del proyecto señala que la medida arancelaria generará un ingreso fiscal adicional de \$267 millones en 2025 y un monto acumulado de \$3.560,1 millones al cierre de 2034, se recomienda incluir en los estudios de fundamento un análisis específico sobre los impactos que la modificación de la tarifa arancelaria podría tener en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) del país.</p>	<p>No se extiende a las autopartes, chasis ni componentes destinados al ensamble local.</p>	<p>En relación con la observación presentada, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo precisa que no se identifica una dirección directa o potencial sobre los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) derivada de la modificación arancelaria propuesta para las importaciones de buses eléctricos clasificados en la subpartida 8702.40.90.90.</p> <p>La medida se orienta a promover la producción nacional de vehículos y autopartes, en coherencia con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y la Política Nacional de Reindustrialización (CONPRES 4122). Buscando fortalecer la base productiva y tecnológica del país, sin comprometer las metas de movilidad sostenible y transición energética.</p>

<p>4 de agosto de 2025</p> <p>VGMOBILITY SERVICES S.A.S.</p>	<p>El proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p>	<p>No aceptada</p>	<p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p>
<p>4 de agosto de 2025</p> <p>WRI Colombia</p>	<p>Se solicita especificar que la medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos completamente terminados, y no a sus partes, chasises o componentes destinados al ensamble local.</p> <p>Se propone la aplicación gradual de la medida, de manera que los proyectos actualmente en estructuración puedan realizar los ajustes necesarios sin afectar los cronogramas ni los compromisos contractuales establecidos para los años 2025 y 2026.</p> <p>Se solicita especificar que la medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos completamente terminados, y no a sus partes, chasises o componentes destinados al ensamble local. Asimismo, se propone considerar una inversión arancelaria que incremente los aranceles aplicables a las tecnologías basadas en combustibles fósiles (diesel o gas), con el fin de garantizar la competitividad de las tecnologías limpias.</p> <p>La modificación de la subpartida arancelaria 8702.10.90.90 generaría una inquietud en el fomento a las tecnologías limpias, dado que los vehículos híbridos con motor eléctrico y de combustión interna, clasificados en la subpartida 8702.10.90.00, quedarían sujetos a un arancel menor. Esta situación constituiría un incentivo contrario a los objetivos nacionales de descarbonización y transición hacia una movilidad sostenible.</p> <p>Se solicita especificar que la medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos completamente terminados, y no a sus partes, chasises o componentes destinados al ensamble local. Asimismo, se propone considerar una inversión arancelaria que incremente los aranceles aplicables a las tecnologías basadas en combustibles fósiles (diesel o gas), con el fin de garantizar la competitividad de las tecnologías limpias, dado que los vehículos híbridos con motor eléctrico y de combustión interna, clasificados en la subpartida 8702.10.90.00, quedarían sujetos a un arancel menor. Esta situación constituiría un incentivo contrario a los objetivos nacionales de descarbonización y transición hacia una movilidad sostenible.</p>	<p>No aceptada</p>	<p>Al respecto, nos permitimos informar que el establecimiento de un arancel del 10 % para los buses eléctricos se encuentra debidamente sustentado y constituye una medida que permite el desarrollo de la industria local, fortaleciendo la producción nacional y la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>La medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos clasificados en la subpartida arancelaria 8702.40.90.90, por lo tanto, no se extiende a los autopartes, chasises ni componentes destinados al ensamble local.</p> <p>En el periodo 2021 y 2025 no se registraron de buses híbridos clasificados por la subpartida 8702.30.90.00. La medida está orientada exclusivamente a fortalecer la capacidad productiva nacional en la fabricación de vehículos y autopartes, en concordancia con la Política Nacional de Reindustrialización (CONPES 4129) y con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, que promueven la diversificación productiva y el uso de energías limpias.</p> <p>Cabe señalar que la estructura arancelaria del país mantiene condiciones favorables para la importación de tecnologías bajas en emisiones, incluyendo los vehículos híbridos, los cuales cuentan con tratamientos diferenciados que se ajustan a las características técnicas y a la política ambiental vigente. En este sentido, la modificación de la subpartida 8702.40.90.90 no altera los incentivos existentes para el desarrollo de buses eléctricos, sin contribuir a los compromisos del Gobierno en materia de industrias incluídas en el desarrollo de buses eléctricos, así como a los compromisos de la industria local.</p> <p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientos (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientos sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de ochocientos sesenta (260) unidades, en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.500 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 233 buses anuales en este periodo.</p> <p>La aplicación del arancel del 10% a los buses eléctricos no constituye una barrera al cumplimiento de las metas ambientales, sino un mecanismo para alinear los compromisos internacionales con el fortalecimiento de la industria nacional, fortaleciendo la capacidad productiva nacional en la fabricación de vehículos y autopartes, en concordancia con la Política Nacional de Reindustrialización (CONPES 4129) y con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, que promueven la diversificación productiva y el uso de energías limpias.</p> <p>Cabe señalar que la estructura arancelaria del país mantiene condiciones favorables para la importación de tecnologías bajas en emisiones, incluyendo los vehículos híbridos, los cuales cuentan con tratamientos diferenciados que se ajustan a las características técnicas y a la política ambiental vigente. En este sentido, la modificación de la subpartida 8702.40.90.90 no altera los incentivos existentes para el desarrollo de buses eléctricos, sin contribuir a los compromisos del Gobierno en materia de industrias incluídas en el desarrollo de buses eléctricos, así como a los compromisos de la industria local.</p> <p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientos (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientos sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de ochocientos sesenta (260) unidades, en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.500 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 233 buses anuales en este periodo.</p>
<p>5 de agosto de 2025</p> <p>Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI</p>	<p>La medida podría generar un impacto negativo en ciudades como Bogotá, que se ha consolidado como líder en innovación y en la descarbonización del transporte público. Para el año 2026 está prevista la entrada en operación gradual de nueva infraestructura troncal y una renovación significativa de flota en el sistema zonal, con la incorporación de 364 nuevas buses totalmente eléctricos de diferentes tipologías y el retro de 237 buses zonales que superan los 15 años de operación. Esta estrategia forma parte de las acciones de mitigación de gases de efecto invernadero (GEI) y de la implementación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones a 2040, orientada a facilitar la transición hacia una movilidad más sostenible en la Región Metropolitana.</p> <p>Se recomienda elaborar un análisis técnico que sustente los efectos de la medida, ya que no es evidente que genere un impacto positivo en las políticas ambientales y transición energética. Por el contrario, podría aumentar los costos de las tecnologías y conveniencia de cero emisiones, afectando la viabilidad financiera de los proyectos con buses eléctricos y desincentivar su implementación, ralentizando el cumplimiento de los objetivos climáticos.</p> <p>Asimismo, se sugiere incluir en los considerandos la perspectiva del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en su rol de articulador de los compromisos internacionales reflejados en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC), con el fin de evitar inconsistencias con las metas ya adoptadas en el ámbito multilateral.</p>	<p>No aceptada</p>	<p>La medida podría generar un impacto negativo en ciudades como Bogotá, que se ha consolidado como líder en innovación y en la descarbonización del transporte público. Para el año 2026 está prevista la entrada en operación gradual de nueva infraestructura troncal y una renovación significativa de flota en el sistema zonal, con la incorporación de 364 nuevas buses totalmente eléctricos de diferentes tipologías y el retro de 237 buses zonales que superan los 15 años de operación. Esta estrategia forma parte de las acciones de mitigación de gases de efecto invernadero (GEI) y de la implementación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones a 2040, orientada a facilitar la transición hacia una movilidad más sostenible en la Región Metropolitana.</p> <p>Se recomienda elaborar un análisis técnico que sustente los efectos de la medida, ya que no es evidente que genere un impacto positivo en las políticas ambientales y transición energética. Por el contrario, podría aumentar los costos de las tecnologías y conveniencia de cero emisiones, afectando la viabilidad financiera de los proyectos con buses eléctricos y desincentivar su implementación, ralentizando el cumplimiento de los objetivos climáticos.</p> <p>Asimismo, se sugiere incluir en los considerandos la perspectiva del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en su rol de articulador de los compromisos internacionales reflejados en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC), con el fin de evitar inconsistencias con las metas ya adoptadas en el ámbito multilateral.</p>

6	5 de agosto de 2025	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	<p>Se recomienda indicar expresamente el documento CONPES que respalda esta política, en particular el CONPES 4129 de 2023, que plantea una hoja de ruta para impulsar la producción y ensamble de vehículos de cero y bajas emisiones. También se sugiere aclarar la articulación de esta medida con el CONPES 3934 de 2018 (crecimiento verde) y el CONPES 3991 de 2020 (movilidad urbana y regional). Finalmente, se propone vincular la medida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 7 (energía sostenible), ODS 9 (industria e innovación) y ODS 11 (ciudades sostenibles).</p> <p>En la parte considerativa del proyecto de decreto deberían incorporarse los resultados del estudio técnico que sustenta la iniciativa y que se menciona en la memoria justificativa, correspondiente a la "Propuesta elaborada por el Ministerio de Transporte en el año 2024, denominada "Propuesta herramienta incentivos". La inclusión de dichos resultados permitiría otorgar mayor solidez técnica y transparencia al fundamento de la medida.</p> <p>Teniendo en cuenta la dinámica de evolución de la industria nacional, el Plan Nacional de Desarrollo busca promover un modelo orientado a la producción con valor agregado, incorporando nuevas tecnologías y fortaleciendo las capacidades técnicas que permitan el ascenso tecnológico. En este marco, se deben impulsar mecanismos que incentiven la industria local y el desarrollo de competencias y cualificaciones, con enfoque diferencial, en tecnologías y vehículos de cero y bajas emisiones, priorizando las tecnologías eléctricas e hidrógeno, en concordancia con los objetivos de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.</p> <p>Asimismo, se sugiere incluir la fuente y la metodología empleadas en los cálculos presentados en el análisis de impacto económico de la memoria justificativa. Dicho análisis no debería limitarse a las proyecciones fiscales, sino incorporar una evaluación integral que considere el impacto en la industria nacional, en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y en la provisión de energía eléctrica.</p> <p>El incremento arancelario generaría un sobrecosto significativo en la provisión de flota eléctrica, considerando que los únicos fabricantes de buses eléctricos son extranjeros. Esta situación impactaría especialmente el componente troncal en los próximos años, afectando las metas de transición energética del Gobierno Nacional, al encarecerse las flotas de cero emisiones en un contexto de déficit operativo de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). En consecuencia, se verían comprometidas las fuentes de financiación, los cronogramas de sustitución de flota contaminante y el cumplimiento de las metas nacionales de reducción de emisiones en el sector transporte.</p>	<p>No aceptada</p>	<p>Es importante indicar que Los CONPES 3934, 3943, 4129, y 4075 articulan crecimiento verde, movilidad sostenible y transición energética. En ese sentido, el proyecto de decreto se ajusta a estas políticas, ya que garantiza continuar con el cumplimiento de las metas de descarbonización, al tiempo que permite desarrollar la industria automotriz colombiana, de cara a la inclusión de nuevas tecnologías en cero y bajas emisiones.</p> <p>Se agradece la observación formulada. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo aclara que los insumos técnicos elaborados por el Ministerio de Transporte, en particular la "Propuesta herramienta incentivos" de 2024, fueron tenidos en cuenta durante la estructuración de la medida y sirvieron de referencia para el análisis incluido en la Memoria Justificativa del proyecto.</p> <p>No obstante, en la parte considerativa del decreto se procura mantener una redacción general y normativa, que exponga los fundamentos jurídicos, económicos y de política pública que justifican la decisión arancelaria, sin incorporar estudios o documentos técnicos específicos. De esta manera, se garantiza que el decreto conserve su naturaleza regulatoria, mientras que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo comparte plenamente la importancia de promover un modelo productivo orientado al valor agregado, y la incorporación de nuevas tecnologías, en concordancia con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" y la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.</p> <p>En ese sentido, la medida arancelaria propuesta se enmarca precisamente en dichos objetivos, al fomentar el desarrollo de la industria nacional de vehículos y autopartes, fortaleciendo capacidades tecnológicas y productivas en sectores asociados a tecnologías de cero y bajas emisiones, como la electromovilidad y la producción de componentes para buses eléctricos. Adicionalmente, el artículo 3 del proyecto de decreto contempla una revisión de la medida al cabo de un año, lo cual permitirá evaluar su impacto económico, ambiental y sectorial con base en evidencia actualizada.</p> <p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientas (1.500) unidades anuales. Y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta y dos (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano.</p> <p>Sumado lo anterior, se debe tener en cuenta que el precio de los vehículos en Colombia está determinado por una combinación de factores económicos, fiscales y de política pública, entre los que destacan el IVA, el impuesto al consumo, el tipo de cambio, los costos de producción y logístico, así como la confianza del consumidor y las condiciones del mercado financiero. Además, elementos como la red posventa, las garantías y el valor de marca inciden en la disposición de pago de los compradores.</p> <p>En este contexto, la política pública desempeña un papel central. Por lo tanto el uso de aranceles diferenciales se presenta como una herramienta estratégica de política industrial, ya que al gravar con mayor tarifa los vehículos terminados e</p> <p>Se incluye la información solicitada, resaltando que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientas (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta y dos (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano. La demanda estimada para la renovación de buses eléctricos correspondiente a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta y dos (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos correspondiente a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 unidades por año.</p> <p>En atención a la observación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo precisa que la medida propuesta no genera impactos ambientales negativos, en tanto no implica la limitación, restricción ni desincentivo al uso de tecnologías de cero y bajas emisiones. Por el contrario, busca fortalecer la capacidad productiva nacional en la fabricación de vehículos eléctricos y sus componentes, contribuyendo a los objetivos de reindustrialización, movilidad sostenible y transición energética definidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026.</p> <p>Cabe destacar que la Memoria Justificativa recoge los elementos de contexto técnico y normativo necesarios para sustentar que la medida no altera los esquemas de adquisición o renovación de flota eléctrica, ni afecta los proyectos en curso. Adicionalmente, el artículo 3 del proyecto de decreto contempla una revisión de la medida al cabo de un año, lo cual permitirá evaluar su impacto económico, ambiental y sectorial con base en evidencia actualizada.</p> <p>La medida aplica exclusivamente a los buses eléctricos clasificados en la subpartida arancelaria 8702.40.90.90, por lo tanto, no se extiende a las autopartes, chasis ni componentes destinados al ensamble local.</p>	<p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles,</p>
			<p>Se recomienda precisar expresamente que la tarifa arancelaria establecida en el proyecto de decreto aplica únicamente a la importación de buses eléctricos completamente terminados, y no a sus partes, componentes o autopartes.</p>			<p>El arancel del 10 % contradice los objetivos de transición energética y movilidad sostenible, al encarecer los costos de adquisición, reducir la competitividad de los buses eléctricos frente a las tecnologías basadas en combustibles fósiles y desincentivar la renovación de las flotas en curso.</p>

7	5 de agosto de 2025 Yulong Colombia S.A.S.	En Colombia no existe una industria con capacidad para fabricar integralmente buses eléctricos, dado que los componentes clave deben importarse y los fabricantes locales se limitan principalmente a la producción de carrocerías, lo que implica que el ensamblaje nacional no genera un valor agregado significativo. El ensamblaje local incrementaría los tiempos de entrega entre 60 y 90 días para buses individuales y hasta 3 o 4 meses en entregas por lotes, lo que generaría mayores costos financieros, riesgos cambiarios y posibles incumplimientos contractuales en los proyectos de provisión de flota. El cambio abrupto de política genera incertidumbre jurídica y comercial, disminuye la confianza de los inversionistas y contradice los compromisos internacionales asumidos por el país en el marco de los tratados de libre comercio y las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).		La medida va en contra de la política pública en materia de energías limpias, al limitar el acceso a tecnologías sostenibles como la electromovilidad, lo cual podría contradecir el enfoque de desarrollo integral y sostenible adoptado por el país.	No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientos (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades, en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 buses anuales en este periodo. En relación con lo señalado, es preciso indicar que la política propuesta se encuentra en plena concordancia con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026, el cual promueve un modelo productivo orientado a la generación de valor agregado, la sustitución de importaciones y el fortalecimiento de la industria nacional mediante mecanismos que incentiven la producción local y la transición hacia tecnologías limpias.
8	5 de agosto de 2025 ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CIUDADES CAPITALES	Se consulta el alcance del proyecto de decreto que establece un arancel del 10 % para la subpartida 8702.40.90.90, precisando que Suecia, como Estado miembro de la Unión Europea, se encuentra amparada por el Tratado de Libre Comercio (TLC) vigente entre la Unión Europea y Colombia, el cual fija un arancel del 0 %. Dado que una norma nacional no puede modificar lo dispuesto en un tratado internacional y que el propio proyecto indica que se aplicará sin perjuicio de los tratados internacionales vigentes, se entiende que el arancel del 10 % no sería aplicable a las importaciones provenientes de Suecia.	No aceptada	De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del proyecto de decreto, el arancel del 10% a las importaciones no se aplicará respecto de las mercancías originarias de aquellos países con los cuales se encuentra vigente un tratado de libre comercio y en donde se ubiese pactado un arancel diferente y en donde se ubiese pactado un menor arancel.	
9	12 de agosto de 2025 BUSINESS SWEDEN	El arancel del 10 % afecta directamente el plan de renovación de flota de Metro Cali, que contempla 791 buses, de los cuales 382 son eléctricos, financiados con recursos públicos y en concordancia con la Ley 1964 de 2019 y el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026. La medida compromete la viabilidad financiera del proyecto y pone en riesgo la eficiencia del gasto público destinado a la implementación de tecnologías limpias en el sistema de transporte. La industria nacional no dispone actualmente de la capacidad tecnológica ni productiva para fabricar buses eléctricos de 12 metros o más en la cantidad y calidad requeridas por los sistemas de transporte masivo, por lo que la oferta disponible depende en su totalidad de fabricantes internacionales. Se propone que el decreto incluya un parágrafo que excluya expresamente a los sistemas de transporte masivo del alcance del arancel, hasta que exista una capacidad nacional real de producción que garantice el abastecimiento de flota sin afectar la continuidad y calidad en la prestación del servicio.	No aceptada	El proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental. Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna. No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientos (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades, en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría para la renovación de buses eléctricos aproximadamente 240 unidades anuales. El propósito del proyecto de decreto es incentivar la producción nacional y el fortalecimiento de encadenamientos productivos asociados al sector automotor, en concordancia con los lineamientos de la Política Nacional de Reindustrialización (CONPEP 4129) y del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, sin establecer restricciones a la importación ni afectar los compromisos de política pública en materia de movilidad sostenible y transición energética. Adicionalmente, el artículo 3 del proyecto de decreto dispone que el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior realice una revisión del gravamen al cabo de un año de su vigencia, lo que permitirá evaluar el comportamiento de la producción nacional y el impacto de la medida sobre la oferta disponible para el transporte masivo. En ese sentido, se considera que la memoria justificativa contiene el nivel de soporte requerido para la adopción del decreto, y que la revisión prevista en el artículo 3 del proyecto permitirá complementar, con información más actualizada, los efectos económicos, productivos y ambientales de la medida una vez entre en vigencia.	
10	5 de agosto de 2025 Metro Cali S.A.	Se recomienda complementar la memoria justificativa del proyecto, incluyendo evidencia documental de los análisis técnicos, económicos, sociales, ambientales y normativos que sustentan la medida.	No aceptada	El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece la observación y precisa que el plazo de entrada en vigencia de quince (15) días comunes establecido en el proyecto se encuentra en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013, el cual establece que las modificaciones arancelarias deben entrar en vigor en un término no menor a quince (15) días y no mayor a noventa (90) días comunes después de su publicación en el Diario Oficial. Teniendo en cuenta la naturaleza de la medida y su alcance limitado, se consideró que el plazo previsto garantiza la seguridad jurídica y la adecuada divulgación de la norma, permitiendo a los importadores ajustar oportunamente sus operaciones. No obstante, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo continuará haciendo seguimiento a la implementación del decreto y, de ser necesario, evaluará ajustes posteriores en el marco de la revisión anual prevista en el artículo 3 del proyecto.	
11	19 de agosto de 2025 Ministerio de Transporte	Se recomienda revisar el plazo de entrada en vigencia, actualizándolo a quince (15) días, proponiendo su ampliación a dos (2) meses posteriores a la publicación en el Diario Oficial, con el fin de evitar afectaciones a los procesos de importación en curso y brindar mayor seguridad jurídica a los actores involucrados.	No aceptada		

12	5 de agosto de 2025	GRUPO EPM	<p>La imposición de un arancel del 10 % para buses eléctricos podría resultar contraproducente, ya que el desarrollo de capacidades industriales en este sector requiere años de inversión y transferencia tecnológica, no restricciones a las importaciones. La medida podría desincentivar la demanda, frenar la transición hacia tecnologías limpias y afectar la confianza de los inversionistas, generando incertidumbre jurídica y favoreciendo el uso de combustibles fósiles, en detrimento de los avances hacia la descarbonización de la movilidad.</p> <p>Este incremento puede tener un efecto negativo en el compromiso de aportar en mayor medida a la los compromisos del país en materia ambiental, con la mitigación de los agentes contaminantes, gases efecto invernadero, material particulado, entre otros, los cuales se deben reducir considerablemente, para poder alcanzar los compromisos que se deben cumplir en los objetivos de desarrollo sostenible – ODS. Lo anterior, es lo que se busca con la introducción de tecnologías de cero emisiones en el transporte, ya que se puede convertir en una barrera para que las empresas de transporte de pasajeros, consideren mejor continuar con la adquisición de buses de combustión interna.</p> <p>Se recomienda evaluar la capacidad actual y futura de la industria nacional para responder a la demanda generada por el programa, discriminando por clases de vehículo (bús, busset, patrón, articulado, biarticulado u otros), así como considerando los precios finales, las garantías y el respaldo técnico ofrecido por los fabricantes nacionales.</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario toda vez que, la industria nacional cuenta con una capacidad de ensamble estimada de buses eléctricos que oscila entre ochocientos (800) y mil quinientas (1.500) unidades anuales, y que, de acuerdo con las cifras de importaciones registradas entre enero de 2020 y marzo de 2025, en Colombia se han adquirido un total de mil quinientas sesenta y una (1.561) unidades, lo que equivale a un promedio anual de doscientas sesenta (260) unidades; en consecuencia, con base en la relación entre oferta y demanda, se concluye que la industria automotriz nacional se encuentra en capacidad de atender y abastecer la demanda interna de buses eléctricos, así como la demanda proyectada por el Ministerio de Transporte, relacionado con el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público Urbano, la demanda estimada para la renovación de buses eléctricos corresponde a aproximadamente 2.900 unidades entre 2027 y 2040, lo que significaría, en promedio, una demanda de 223 buses anuales en este periodo.</p> <p>No se acepta su comentario toda vez que, el proyecto de decreto resulta coherente con el impulso a la producción nacional de buses eléctricos, en armonía con las políticas de transición energética, descarbonización y energías limpias, toda vez que este proyecto normativo busca equilibrar las condiciones de competencia en el mercado, fortalecer de la industria local, sin dejar de lado el cumplimiento de los objetivos en materia ambiental.</p> <p>Sumado a ello, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo central aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana, a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y la adopción de estándares de calidad, con el fin de reducir la dependencia del sector minero-energético y ampliar tanto la oferta interna como la capacidad exportadora del país. En este contexto, se promueve también el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor ocupa un lugar estratégico, al articularse con industrias como la metalmeccánica, la petroquímica, los plásticos, la eléctrica, la electrónica, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los textiles, el cuero, la pintura, la gráfica y el vidrio, entre otras.</p> <p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo comparte la importancia de continuar evaluando la capacidad productiva nacional para atender la demanda del sector transporte, incluyendo las diferentes clases de vehículos eléctricos (bús, busset, patrón, articulado y biarticulado), así como los aspectos relacionados con precios, garantías y respaldo técnico.</p> <p>Se precisa que el alcance del presente decreto se limita, exclusivamente, a la modificación arancelaria aplicable a la subpartida 8702.40.90.90, sin que ello implique una intervención directa en los programas o planes de renovación de flota. La medida tiene como propósito incentivar el fortalecimiento de la industria nacional y los encadenamientos productivos asociados a la movilidad eléctrica, en coherencia con la Política Nacional de Reindustrialización (COMPES 4129) y el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026.</p> <p>Adicionalmente, el artículo 3 del proyecto de decreto establece que el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior revisará la medida transcurrido un año desde su entrada en vigencia, lo que permitirá actualizar el diagnóstico sobre la capacidad productiva nacional y su respuesta a la demanda del sector, con información más precisa y de artículo 3 del proyecto de decreto prevé una revisión periódica por parte del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior; instancia que permitirá fortalecer la coordinación interinstitucional y asegurar la coherencia y efectividad en el cumplimiento de las metas del programa.</p>
12	4 de agosto de 2025	Ministerio de Transporte	<p>Se recomienda establecer mecanismos de coordinación interinstitucional que garanticen el cumplimiento de las metas del programa, sin afectar el alcance ni la oportunidad de la inversión pública, asegurando la eficiencia en la ejecución de los recursos y la coherencia con las políticas de transición energética y movilidad sostenible.</p> <p>Se recomienda diseñar estrategias que promuevan una sustitución progresiva de importaciones, acompañada del fortalecimiento del desarrollo industrial y tecnológico nacional, con el fin de consolidar una cadena de valor local que impulse la producción de vehículos eléctricos y fomente la competitividad del sector automotor colombiano.</p>	No aceptada	<p>No se recibe el comentario como apoyo a la medida, por lo cual no genera pronunciamiento adicional.</p> <p>Teniendo en cuenta la revisión prevista en el artículo 3, el proyecto de decreto prevé una revisión periódica por parte del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior. Luego de esta se atenderá la recomendación para la estrategia de sustitución progresiva, una vez se cuente con el impacto de la medida.</p>
13	5 de agosto de 2025	ANDI y la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, ACOLFA	<p>Manifiestan firmemente nuestro apoyo al proyecto de Decreto por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas para las importaciones de la subpartida arancelaria 8702.40.90.90.</p>	Aceptada	
14	30/07/2025	Partido LIGA	<p>Se realiza solicitud de información relacionada con el proyecto de decreto, en donde solicitan incurir los estudios, planes y análisis ambientales, económicos y sociales que sirvieron de fundamento para la elaboración del proyecto de decreto.</p>	No aceptada	<p>En ese sentido, se considera que la memoria justificativa contiene el nivel de soporte requerido para la adopción del decreto, y que la revisión prevista en el artículo 3 del proyecto permitirá complementar, con información más actualizada, los efectos económicos, productivos y ambientales de la medida una vez entre en vigencia.</p>


 Nubia Lopez Morales
 Subdirectora de Prácticas Comerciales
 Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros,
 Arancelarios y Comercio Exterior