

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 la Sección 2 del Capítulo 10 de la Parte 2 del Libro 2 y se adiciona la Sección 3 al capítulo 10 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Unico Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015"
Objetivo del proyecto de regulación	Modificar el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) de las empresas ensambladoras de motocicletas e incluir las motocicletas eléctricas como beneficiarias de los privilegios por integración nacional
Fecha de publicación del informe	12/05/2026

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:	Quince (15) días
Fecha de inicio	10/04/2026
Fecha de finalización	24/04/2026
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2026
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	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	4
Número total de comentarios recibidos	61
Número de comentarios aceptados	8
Número de comentarios aceptados parcialmente	8
Número de comentarios no aceptados	45
Número total de artículos del proyecto	3
Número total de artículos del proyecto con comentario	2
Número total de artículos del proyecto modificados	2

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	observacion
1	16/04/2026	ACOLFA	Solicitamos que en el propio articulado se establezca la metodología para la conversión, incluyendo la fuente de esta, que puede ser en los términos similares a lo dispuesto para la conversión dólares de Estados Unidos de América a pesos colombianos.	No aceptada	El comentario no se acoge, a razón de que la metodología de conversión basada en la TRM corresponde a un criterio objetivo, verificable y estandarizado, definido por autoridades económicas competentes, por lo que su inclusión detallada en el decreto no resulta necesaria. Incorporar mecanismos como promedios móviles o correctores, desnaturaliza el indicador del PIN que busca reflejar condiciones reales de mercado, introduce elementos discrecionales y de difícil control administrativo y rompe la uniformidad con otros regímenes de comercio exterior.
2	17/04/2026	ACOLFA	Sugerimos que, en cuanto toca a las motocicletas eléctricas, se uniforme su numeral arancelario, entre la definición de la Categoría 3 y tabla de porcentajes de PIN.	Aceptada	Con el fin de garantizar la coherencia normativa y la correcta aplicación del régimen, se considera pertinente unificar las subpartidas arancelarias correspondientes a las motocicletas eléctricas en la definición de la Categoría 3 y en la tabla de porcentajes del PIN, en ese sentido, se realizará el ajuste del articulado tomando como referencia la nomenclatura arancelaria vigente establecida en el Decreto 1881 de 2021, incorporando de manera consistente las subpartidas aplicables en ambos apartes del decreto, Lo anterior permite fortalecer la seguridad jurídica, la claridad regulatoria y la correcta interpretación por parte de los operadores y autoridades de control.
3	18/04/2026	ACOLFA	Considerando un período prudente para el desarrollo de nuevas motopartes cuando a ello fuere necesario, solicitamos que el 24% se disponga para el segundo año y que la cadencia de aumento anual sea de 2 puntos porcentuales.	No aceptada	La propuesta de modificación en la senda de incremento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) ha sido analizada a la luz de la información histórica reportada por las ensambladoras durante los últimos años, la cual evidencia una evolución progresiva en las capacidades de integración nacional y en el fortalecimiento de la cadena de suministro local, en este contexto, el esquema previsto en el proyecto de decreto busca establecer una trayectoria exigente pero alcanzable, que incentive de manera efectiva el desarrollo de nuevas motopartes y la consolidación de proveedores nacionales, sin generar disrupciones en la operación del sector, Si bien se reconoce la importancia de contar con periodos adecuados de adaptación, la propuesta de un incremento al 24% como inicia podría reducir el impacto del instrumento como mecanismo de política industrial, postergando o acabando los beneficios asociados al aumento del contenido nacional. En todo caso, es importante resaltar que el diseño del instrumento tiene como propósito promover el fortalecimiento del sector y la generación de capacidades productivas, contribuyendo a su crecimiento sostenible en el mediano y largo plazo.
4	19/04/2026	ACOLFA	Solicitamos que este párrafo tenga el siguiente texto (se resalta en negrilla la adición materia de la solicitud): "Las ensambladoras podrían obtener un beneficio adicional significativo al incorporar el ensamble de motocicletas eléctricas dentro de sus líneas de producción. Esta estrategia no solo diversificaría su portafolio de productos, sino que también permitiría acceder a una reducción arancelaria del 0 % en la totalidad de su producción nacional de motocicletas eléctricas, siempre y cuando se cumpla con el requisito de que al menos el 20 % de las unidades ensambladas sean de motocicletas eléctricas . Esta medida fomentaría la transición hacia tecnologías más sostenibles y alinearía las operaciones de las ensambladoras con las políticas medioambientales y de innovación, posicionando a las empresas como líderes en el sector de movilidad eléctrica."	Aceptada	Se acoge el comentario. En línea con los objetivos de política pública orientados a promover la transición hacia tecnologías más limpias y fortalecer el ensamble nacional de motocicletas eléctricas, se considera pertinente incorporar el ajuste propuesto al texto del artículo el cual le da mas claridad al mismo.

5	23/04/2026	ANDI	<p>Respetuosamente solicitamos a la Señora Ministra y a la Señora Viceministra y a su equipo de trabajo acoger la propuesta de la industria, en la medida en que recoge de manera integral la realidad y dinámica del sector, y garantiza una implementación efectiva y sostenible del instrumento, basada en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento gradual del PIN (1% anual para llegar a 21% en 5 años). • Simplificación a dos categorías por tecnología: combustión y eléctrica. • Incorporación de ajustes técnicos al régimen de transformación y ensamble. 	No aceptada	<p>Si bien se reconoce la participación de la industria y sus aportes al proceso, el comentario no se ajusta plenamente a los objetivos de política pública que orientan el proyecto de decreto.,En particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En relación con el incremento gradual del PIN, la propuesta de incrementos de 1% anual resulta insuficiente para cumplir con el propósito del incremento a la integración nacional, especialmente considerando que el sector ha operado por más de tres décadas sin revisiones sustanciales a este indicador y que, durante este tiempo, se ha fortalecido la cadena de suministro local. - Frente a la simplificación a dos categorías, el esquema propuesto en el proyecto responde a criterios técnicos que permiten una medición más precisa del nivel de integración, evitando distorsiones derivadas de la agregación de segmentos con dinámicas productivas diferentes. - En cuanto a los ajustes técnicos al régimen de transformación y ensamble, el proyecto ya incorpora modificaciones orientadas a mejorar su funcionamiento, sin que resulte procedente adoptar en su totalidad los cambios planteados, en la medida en que algunos de estos pueden afectar la efectividad de los mecanismos de control y seguimiento. <p>En ese sentido, el proyecto de decreto recoge un balance entre la necesidad de fortalecer la industria nacional, garantizar condiciones de competencia adecuadas y asegurar la eficacia del instrumento, por lo cual no se considera procedente acoger la propuesta en los términos planteados.</p>
6	23/04/2026	ANDI	<p>La industria considera imperativo que cualquier modificación o incremento en los niveles del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) esté acompañado de un periodo de transición no inferior a dos (2) años, esto significa que el PIN actual del 17% sea el correspondiente año 1 de la nueva tabla de cumplimiento, como se propondrá más adelante.</p>	No aceptada	<p>El esquema de incremento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) responde a un objetivo de política pública orientado a acelerar la integración nacional y fortalecer la industria local, en línea con las estrategias de reindustrialización, cabe señalar que el sector ha operado por más de tres décadas sin revisiones estructurales al nivel del PIN, manteniendo condiciones que no reflejan la evolución actual de la industria. En este periodo, además, se ha evidenciado un fortalecimiento progresivo de la cadena de suministro nacional, así como el desarrollo de capacidades productivas que permiten asumir mayores niveles de integración.</p> <p>En este contexto, propuestas como: mantener el nivel actual del 17% como punto de partida,, establecer incrementos mínimos, o incorporar periodos de transición adicionales, resultan en una dilación injustificada en el cumplimiento de los objetivos del instrumento, reduciendo su efectividad como mecanismo de impulso a la producción nacional, adicionalmente, el proyecto contempla una senda de ajuste progresiva que permite la adaptación del sector, sin que resulte necesario establecer periodos de transición adicionales en los términos propuestos.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente modificar el esquema definido</p>
7	23/04/2026	ANDI	<p>Amablemente se solicita al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, previo a la expedición de un eventual Decreto que incluya "motocicletas eléctricas", establecer junto con el Ministerio de Transporte y la DIAN, las categorías vehiculares a las cuales les aplica este régimen, así como las subpartidas específicas. Definir si se trata de:</p> <p>A) Bicicletas eléctricas o de pedaleo asistido B) VELMPU C) Ciclomotores/moped eléctricos o D) Motocicletas eléctricas</p>	Aceptada parcialmente	<p>Se acoge parcialmente el comentario. Con el fin de garantizar la coherencia normativa y la correcta aplicación del régimen, se considera pertinente precisar y unificar las subpartidas arancelarias correspondientes a las motocicletas eléctricas en la definición de la Categoría 3 y en la tabla de porcentajes del PIN.</p> <p>En ese sentido, se realizará el ajuste del articulado tomando como referencia la nomenclatura arancelaria vigente establecida en el Decreto 1881 de 2021, incorporando de manera consistente las subpartidas aplicables en ambos apartes del decreto. Lo anterior permite fortalecer la seguridad jurídica, la claridad regulatoria y la correcta interpretación por parte de los operadores y autoridades de control.</p> <p>No obstante, no se considera procedente incorporar en el decreto una diferenciación expresa entre tipologías vehiculares (como bicicletas eléctricas, ciclomotores o similares), en la medida en que dicha clasificación corresponde expresamente a la subpartida 8711 " Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecars.", por lo que definirlos o modificarlos excede el alcance del presente instrumento.</p>
8	23/04/2026	ANDI	<p>Amablemente se solicita al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, previo a la expedición de un eventual Decreto, establezca las mesas técnicas en conjunto con la industria, para la revisión de estas alternativas y buscar acuerdos para definir la mejor fórmula de cálculo del PIN, que permita seguir impulsando la competitividad del sector.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. El proceso de elaboración del proyecto de decreto ha contemplado espacios de participación y recepción de observaciones por parte de los actores interesados, garantizando la transparencia y la inclusión de insumos del sector, sin perjuicio de lo anterior, la definición de la fórmula de cálculo del PIN responde a criterios técnicos y de política pública orientados a fortalecer la integración nacional y la competitividad del sector, por lo que no resulta procedente supeditar su adopción a escenarios adicionales de concertación.</p> <p>En todo caso, el Ministerio podrá continuar promoviendo espacios de diálogo con la industria en el marco de la implementación y seguimiento del instrumento.</p>
9	23/04/2026	ANDI	<p>Con la finalidad de contar con certeza y seguridad jurídica, se solicita incluir de forma expresa en el decreto, puntualmente en la definición y fórmula del CNM el valor CIF de las partes, piezas e insumos importados suministrados por la ensambladora al motopartista. La normativa colombiana y supranacional que regula el porcentaje de integración nacional para vehículos automotores propende por impulsar la producción nacional de autopartes y el desarrollo de la industria automotriz local. De allí que esta normativa deba analizarse e interpretarse en conjunto, buscando el propósito y espíritu que pretende alcanzar en este contexto económico, es decir, con miras a lograr los objetivos que se persiguen.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La fórmula de cálculo del Contenido Nacional de Materiales (CNM) prevista en el proyecto de decreto responde a criterios técnicos que buscan reflejar de manera objetiva el nivel de integración nacional, evitando distorsiones en la medición del indicador.</p> <p>La inclusión expresa del valor CIF de las partes, piezas e insumos importados suministrados por la ensambladora al motopartista dentro de la definición propuesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podría afectar la consistencia del indicador, - Generar riesgos de doble contabilización o subestimación del componente importado, y - Dificultar las labores de verificación y control por parte de la autoridad competente. <p>Adicionalmente, el esquema adoptado es coherente con la finalidad del instrumento, orientada a incentivar el uso efectivo de componentes de origen nacional, sin introducir tratamientos que puedan desdibujar el esfuerzo real de integración. En ese sentido, no se considera procedente modificar la fórmula en los términos planteados.</p>

10	23/04/2026	ANDI	Amablemente se solicita al Ministerio proponer un nuevo texto que restaure el criterio de incorporación física permanente y lista ejemplificativa de materiales computables (incluyendo pintura, calcomanías, lubricantes, herramientas fijas). Se genera una inseguridad jurídica.	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La definición de los materiales computables en el marco del cálculo del PIN ya ha sido desarrollada en el marco de la Resolución 2436 de 2016, la cual incorporó en su momento criterios técnicos como la incorporación física y la identificación de elementos computables, resultado de un proceso de construcción conjunta con las ensambladoras del sector.</p> <p>En ese sentido, no se considera necesario replicar o ampliar en el decreto listados ejemplificativos o criterios adicionales, en la medida en que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ya existe un marco técnico previamente definido y validado con la industria, - Se garantiza la coherencia y continuidad del régimen, y - Se evita introducir rigideces o duplicidades normativas. <p>Adicionalmente, el esquema previsto en el proyecto permite mantener la flexibilidad técnica necesaria para la correcta interpretación y aplicación del régimen, bajo la supervisión de las autoridades competentes.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente modificar el articulado en los términos planteados.</p>
11	23/04/2026	ANDI	Precisar expresamente si la autorización de la Sección 4 reemplaza o complementa el Registro de Producción Nacional y, en caso de coexistencia, evaluar la unificación de ambos trámites para reducir la carga administrativa sobre los fabricantes de motopartes.	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La autorización prevista en la Sección 4 no reemplaza el Registro de Producción Nacional, en la medida en que corresponden a instrumentos distintos, con finalidades y alcances diferenciados dentro del régimen.</p> <p>En particular, la Sección 4 introduce un mecanismo adicional dirigido a los motopartistas, que les permite acceder a un régimen de transformación y ensamble mediante el cual pueden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Importar materias primas bajo condiciones arancelarias preferenciales, - Realizar procesos productivos en el territorio nacional, y - Nacionalizar el bien final en condiciones competitivas. <p>Este esquema está orientado a mejorar el flujo de caja, optimizar costos de producción y fortalecer la oferta nacional de motopartes, contribuyendo así al encadenamiento productivo con las ensambladoras.</p> <p>Por su parte, el Registro de Producción Nacional cumple una función distinta, asociada a la verificación y certificación del cumplimiento de requisitos de producción e integración nacional, por lo que su coexistencia no constituye una duplicidad, sino un complemento dentro del sistema de control y promoción industrial.</p> <p>En ese sentido, no se considera procedente unificar ambos instrumentos, dado que ello implicaría desnaturalizar sus objetivos y limitar el alcance de las herramientas previstas en el decreto.</p>
12	23/04/2026	ANDI	Establecer niveles diferenciados de activos mínimos según el tamaño de la empresa, de conformidad con la clasificación de MiPymes establecida en la Ley 590 de 2000 y sus modificaciones.	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. El proyecto de decreto no establece requisitos diferenciados en función del tamaño empresarial, en la medida en que el régimen está diseñado bajo criterios técnicos y operativos aplicables de manera uniforme a todos los actores que participen en las actividades de transformación y ensamble.</p> <p>La incorporación de esquemas diferenciados basados en la clasificación de MiPymes introduciría complejidad adicional en la administración y control del régimen, sin que ello resulte necesario para el cumplimiento de sus objetivos, orientados a fortalecer la integración nacional y la competitividad del sector.</p> <p>En ese sentido, no se considera procedente incluir tratamientos diferenciados en los términos propuestos.</p>
13	23/04/2026	ANDI	Unificar los plazos de reporte anual entre los tres regímenes para simplificar el control y la fiscalización por parte del Ministerio. Así mismo, realizar la corrección del error de numeración del art. 4.10.	Aceptada parcialmente	<p>No se acoge la propuesta de unificación de los plazos de reporte anual, en la medida en que estos responden a naturalezas y finalidades distintas dentro de los regímenes aplicables. En particular, algunos de los plazos se encuentran enmarcados en compromisos y disposiciones de la Comunidad Andina (CAN), mientras que otros obedecen a la necesidad de realizar una evaluación integral del cumplimiento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN), lo cual implica procesos de validación y consolidación de información en momentos diferentes.</p> <p>En ese sentido, la unificación de plazos podría afectar la correcta verificación y control del cumplimiento del régimen, así como el adecuado alineamiento con obligaciones supranacionales.</p> <p>De otra parte, se acoge la observación relacionada con el error de numeración del artículo 4.10, el cual será corregido en la versión final del decreto, con el fin de garantizar la claridad y coherencia del articulado.</p>
14	23/04/2026	ANDI	Incluir en el artículo de vigencia una disposición que ordene al Ministerio actualizar la Resolución 2436 de 2016 dentro de un plazo determinado, garantizando la coherencia del sistema normativo del sector.	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La actualización de la Resolución 2436 de 2016 corresponde a una facultad propia de la administración, que puede ejercerse mediante los instrumentos jurídicos pertinentes que no corresponden propiamente al espacio del proyecto de decreto puesto en publicación, sin que resulte necesario establecer una obligación expresa en el artículo de vigencia del decreto.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que la definición de los materiales computables en el marco del cálculo del PIN ya ha sido desarrollada en el marco de la Resolución 2436 de 2016, la cual incorporó en su momento criterios técnicos como la incorporación física y la identificación de elementos computables, resultado de un proceso de construcción conjunta con las ensambladoras del sector. En este sentido no se hace necesario realizar una modificación a dicha Resolución, en el entendido de que la misma fue desarrollada en conjunto con las ensambladoras.</p>

15	23/04/2026	ANDI	Corregir en todos los apartes del artículo 2.2.1.10.2.2 la referencia a la subpartida de la Categoría 3 por 8711.60, y validar todas las subpartidas citadas en el articulado con la nomenclatura vigente del Decreto 2153 de 2016 antes de la publicación definitiva del decreto.	Aceptada parcialmente	<p>Se acoge parcialmente el comentario. Se considera pertinente realizar la revisión y corrección de las subpartidas arancelarias citadas en el artículo 2.2.1.10.2.2, con el fin de garantizar la coherencia y correcta aplicación del régimen.</p> <p>En ese sentido, se ajustarán las referencias correspondientes a la Categoría 3, así como la validación integral de las subpartidas incluidas en el articulado, tomando como base la nomenclatura arancelaria vigente establecida en el Decreto 1881 de 2021, que sustituyó disposiciones anteriores.</p> <p>No obstante, se precisa que las actualizaciones se realizarán conforme al marco normativo vigente, sin que resulte procedente remitir a disposiciones que han sido derogadas.</p>
16	23/04/2026	ANDI	¿El arancel del 0% aplica sobre los componentes CKD importados, sobre las motocicletas terminadas, o sobre ambos? ¿El 20% de unidades eléctricas se mide sobre la producción semestral, anual o sobre otro período? ¿Qué sucede si una ensambladora cumple el 20% en un periodo, pero no en el siguiente? ¿Existe periodo de gracia? ¿El beneficio está condicionado al cumplimiento previo del PIN por categorías o es independiente? Clarificar expresamente en el borrador de Decreto.	Aceptada	<p>Se acoge el comentario. Con el fin de garantizar la claridad, seguridad jurídica y correcta aplicación del beneficio arancelario, se considera pertinente precisar en el articulado del decreto las condiciones asociadas al mismo.</p> <p>En ese sentido, se incorporarán las siguientes precisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El cumplimiento del umbral del 20% de motocicletas eléctricas se evaluará con base en la producción anual de la ensambladora en todas sus categorías - El beneficio arancelario del 0% aplicará sobre la totalidad de la producción nacional de motocicletas eléctricas y a combustión durante el período en el cual se acredite el cumplimiento de dicho umbral. - En caso de no cumplirse las condiciones establecidas, se aplicarán las condiciones generales vigentes, incluyendo el arancel correspondiente para la nacionalización de los bienes. correspondiente al 3% - El acceso al beneficio estará condicionado al cumplimiento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) por categorías, en coherencia con la estructura del régimen. <p>Estas precisiones permiten asegurar la idoneidad del instrumento, su coherencia con el marco normativo existente y su adecuada implementación por parte de los actores del sector y las autoridades competentes.</p>
17	23/04/2026	ANDI	Amablemente se solicita que se cree un artículo transitorio que reconozca como 'empresa operante' a toda empresa que acredite fabricación de motopartes mediante documentos tributarios, contratos o planillas B anteriores a la vigencia del decreto.	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La inclusión de un artículo transitorio en los términos propuestos, orientado a reconocer como "empresa operante" a partir de la acreditación de actividades previas mediante documentos diversos, podría generar riesgos en la verificación objetiva de los requisitos de acceso al régimen, así como tratamientos inequitativos entre los actores del sector.</p> <p>El proyecto de decreto establece condiciones claras y uniformes para el reconocimiento y participación de las empresas dentro del régimen, garantizando transparencia, trazabilidad y control por parte de las autoridades competentes.</p> <p>En ese sentido, la creación de mecanismos excepcionales de reconocimiento podría desnaturalizar los criterios técnicos definidos y afectar la seguridad jurídica del instrumento.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente incorporar la disposición transitoria en los términos planteados.</p>
18	23/04/2026	ANDI	Amablemente se solicita que a través de este decreto o una resolución complementaria creen y publiquen el Anexo 2 actualizado como condición para la entrada en vigor de la Sección 4. Sin este Anexo, la Sección 4 es letra muerta.	Aceptada	<p>Con el fin de garantizar la operatividad y correcta aplicación del régimen previsto en la Sección 4, se considera pertinente ajustar el artículo 2.2.1.10.4.8, eliminando la referencia al Anexo 2 de la Resolución 2436 de 2016, Lo anterior, en la medida en que la inclusión podría generar limitaciones en el alcance del régimen e inseguridad jurídica.</p> <p>En ese sentido, la eliminación de dicha referencia permite establecer un marco más amplio y flexible, que facilite la incorporación de motopartes existentes, así como el desarrollo de nuevos productos y materiales, en línea con la evolución de la industria.</p> <p>Este ajuste contribuye a fortalecer la claridad regulatoria y la implementación efectiva del instrumento, en beneficio de los actores del sector y de los objetivos de política pública.</p>
19	23/04/2026	ANDI	Solicitamos al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo acompañar a la industria nacional en la coyuntura actual, de manera que, mediante las mesas de trabajo que se consideren pertinentes, sea posible construir de manera conjunta ajustes a la política pública del sector automotor. El objetivo común es fortalecer el empleo formal, promover la competitividad y consolidar los encadenamientos productivos de la industria nacional.	No aceptada	<p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece el comentario y reconoce la importancia de la participación del sector productivo en la construcción de instrumentos de política pública, especialmente en lo relacionado con el fortalecimiento de la industria nacional, en este sentido, se reitera que el presente proyecto de decreto ha sido sometido a espacios de participación ciudadana, en los cuales los distintos actores han tenido la oportunidad de presentar observaciones, comentarios y propuestas sobre su contenido, en cumplimiento de los principios de transparencia y participación que rigen la función administrativa.</p> <p>Ahora bien, frente a la solicitud de establecer mesas técnicas adicionales previas a la expedición del decreto, el Ministerio considera que, sin perjuicio de los mecanismos de diálogo permanente con el sector, la definición de los elementos estructurales del instrumento —incluida la metodología de cálculo del PIN— corresponde al ejercicio de la potestad regulatoria del Gobierno nacional, orientada al cumplimiento de los objetivos de política industrial y comercial.</p> <p>En consecuencia, si bien se continuará promoviendo el diálogo técnico con la industria en las etapas de implementación y seguimiento del instrumento, no resulta procedente supeditar la expedición del decreto a la realización de instancias adicionales de concertación. Lo anterior, sin perjuicio de que los insumos recibidos en el marco de la participación ciudadana sean debidamente analizados e incorporados cuando se consideren pertinentes.</p>

20	23/04/2026	ANDI	<p>1. Necesidad de un enfoque gradual y técnicamente viable en el incremento del PIN Si bien compartimos el objetivo de avanzar en mejoras en la integración nacional, advertimos que un incremento abrupto —como el propuesto de tres (3) puntos porcentuales desde el primer año— resulta técnicamente inviable y desalineado con los ciclos reales de desarrollo industrial.</p> <p>El proceso de incorporación de nuevas motopartes locales toma entre 18 y 24 meses, incluyendo diseño, validación y homologación. En este sentido, aumentos inmediatos no solo generan riesgos operativos, sino que pueden comprometer la calidad, la seguridad del producto y la estabilidad de la cadena de suministro. Por ello, proponemos un esquema de crecimiento del PIN gradual, homogéneo y predecible, que permita a la industria adaptarse y continuar fortaleciendo la proveeduría local:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incrementos anuales de 1 punto porcentual durante cinco años • Alzando un 21% en el año 5 para motocicletas de combustión • Manteniendo el nivel actual del 17% como punto de partida <p>Este enfoque no implica menor ambición, sino una ruta realista que garantiza sostenibilidad, cumplimiento y resultados efectivos en integración nacional.</p>	No aceptada	<p>Si bien se reconoce la importancia de que el incremento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) sea técnicamente viable, el esquema propuesto en el proyecto de decreto responde a un análisis de la evolución histórica del sector, con base en la información reportada por las ensambladoras durante los últimos años.</p> <p>En este sentido, se evidencia un fortalecimiento progresivo de la cadena de suministro nacional y el desarrollo de capacidades productivas que permiten avanzar hacia mayores niveles de integración. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que el sector ha operado por más de tres décadas sin ajustes estructurales en el PIN, lo que justifica la adopción de medidas orientadas a acelerar dicho proceso.</p> <p>Si bien los tiempos asociados al desarrollo de nuevas motopartes son un factor relevante, el proyecto contempla una senda de ajuste progresiva, que permite la adaptación del sector sin comprometer los objetivos de política pública.</p> <p>La propuesta de incrementos de 1 punto porcentual anual, así como el mantenimiento del nivel actual como punto de partida, implicaría una dilación significativa en el cumplimiento de los objetivos del instrumento, reduciendo su efectividad como mecanismo para impulsar la producción nacional y el fortalecimiento de encadenamientos productivos.</p> <p>En ese sentido, el esquema definido busca un equilibrio entre la capacidad de ajuste del sector y la necesidad de avanzar de manera oportuna en la integración nacional, promoviendo el desarrollo sostenible de la industria.</p>
21	23/04/2026	ANDI	<p>2. Propuesta de simplificación: dos categorías tecnológicas</p> <p>Desde una perspectiva técnica e industrial, la segmentación por cilindraje propuesta no responde a diferencias estructurales en la cadena de valor y puede generar distorsiones relevantes, especialmente para nuevas inversiones y segmentos de mayor valor agregado. En su lugar, proponemos un esquema más eficiente y coherente por tecnología:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Categoría 1: Motocicletas de combustión interna • Categoría 2: Motocicletas eléctricas <p>Este modelo permite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprovechar economías de escala • Fortalecer proveedores transversales • Reducir complejidad operativa • Mantener diversidad de portafolio <p>En el caso de las motocicletas eléctricas, respaldamos completamente el impulso al ensamble local y un tratamiento diferenciado y progresivo, reconociendo que aún no existe una base industrial local suficiente para componentes críticos.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La segmentación por categorías prevista en el proyecto de decreto responde a criterios técnicos que permiten una medición más precisa del Porcentaje de Integración Nacional (PIN), teniendo en cuenta las diferencias en las estructuras de costos, niveles de integración y dinámicas productivas entre los distintos segmentos del mercado.</p> <p>La simplificación a dos categorías por tipo de tecnología, si bien reduce la complejidad operativa, podría generar distorsiones en la medición del indicador, al permitir la compensación entre segmentos con diferentes niveles de integración, afectando la trazabilidad y el control del cumplimiento.</p> <p>En ese sentido, el esquema propuesto en el decreto busca garantizar una evaluación más rigurosa y transparente del esfuerzo real de integración nacional, evitando que las particularidades de ciertos segmentos diluyan los objetivos del instrumento.</p> <p>Adicionalmente, en el caso de las motocicletas eléctricas, el proyecto ya contempla un tratamiento diferenciado, reconociendo sus condiciones particulares y la necesidad de promover su desarrollo en el país.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente modificar la estructura de categorías en los términos planteados.</p>
22	23/04/2026	ANDI	<p>3. Riesgos para la inversión, la competitividad y el empleo</p> <p>El proyecto, en su forma actual, introduce riesgos relevantes que deben ser considerados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desincentivo a nuevas inversiones: existen proyectos en evaluación que podrían no materializarse ante condiciones regulatorias más exigentes desde el inicio. • Pérdida de competitividad del modelo CKD: incrementos abruptos pueden hacer más eficiente importar motocicletas completamente ensambladas (CBU) que producir localmente. • Reducción del portafolio industrial: especialmente en segmentos de media y alta cilindrada, limitando la transferencia tecnológica. • Mayor exposición a sanciones: dada la sensibilidad del PIN a variables exógenas como la tasa de cambio. <p>Estos factores, en conjunto, podrían generar un efecto contrario al buscado: menor producción nacional, menor empleo y debilitamiento de la cadena de valor.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. Si bien se reconocen las consideraciones planteadas por la industria en materia de inversión, competitividad y empleo, el análisis que sustenta el proyecto de decreto evidencia que el fortalecimiento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) constituye un instrumento clave para promover el desarrollo productivo y la consolidación de la cadena de valor local.</p> <p>En este sentido, el diseño del esquema propuesto busca precisamente corregir distorsiones estructurales, en las cuales la dependencia de componentes importados ha limitado el desarrollo de proveedores nacionales. Lejos de desincentivar la inversión, el incremento del PIN genera señales claras y estables de política pública, orientadas a fomentar la localización de procesos productivos y el desarrollo de capacidades industriales en el país.</p> <p>Respecto a la competitividad del modelo CKD frente a la importación de vehículos completamente ensamblados (CBU), el instrumento se articula con otras herramientas de política comercial e industrial, y tiene como propósito incentivar el valor agregado nacional, más allá de consideraciones exclusivamente arancelarias de corto plazo.</p> <p>En relación con los posibles efectos sobre el portafolio y el empleo, el proyecto contempla una senda de ajuste progresiva, que permite la adaptación del sector, al tiempo que promueve la generación de encadenamientos productivos, transferencia tecnológica y fortalecimiento del tejido empresarial.</p> <p>Finalmente, en cuanto a la sensibilidad frente a variables externas como la tasa de cambio, esta corresponde a una condición inherente a las operaciones con componentes importados, la cual no desvirtúa la pertinencia del instrumento.</p> <p>En ese sentido, no se considera que el proyecto genere los efectos adversos señalados, sino que, por el contrario, contribuye al fortalecimiento sostenible de la industria nacional.</p>

23	23/04/2026	ANDI	<p>4. Ajustes técnicos necesarios para un régimen sólido</p> <p>Adicional al nivel del PIN, es fundamental incorporar algunos ajustes técnicos que fortalezcan el régimen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisión de la fórmula de cálculo del PIN, para mitigar el impacto de la volatilidad de la TRM, dado que hoy el indicador puede verse afectado por factores macroeconómicos ajenos a la gestión empresarial. • Periodo de transición adecuado (mínimo 24 meses) que permita ajustar procesos productivos y desarrollar proveedores. • Claridad normativa en la definición de material productivo (CNM), garantizando seguridad jurídica. • Articulación interinstitucional para la regulación de motocicletas eléctricas, dada la actual dispersión normativa y distorsiones de mercado <p>Estos ajustes no solo mejoran la implementación, sino que aseguran que el instrumento cumpla su objetivo de política pública.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. Si bien se reconocen los elementos planteados como relevantes para el fortalecimiento del régimen, el proyecto de decreto ya incorpora criterios técnicos y un diseño integral orientado a garantizar su adecuada implementación y el cumplimiento de los objetivos de política pública.</p> <p>En particular:</p> <p>Frente a la fórmula de cálculo del PIN, esta responde a metodologías que permiten reflejar de manera objetiva el nivel de integración nacional, sin que resulte procedente introducir ajustes que puedan distorsionar el indicador o desdibujar el esfuerzo real de incorporación de contenido local.</p> <p>En relación con el periodo de transición, el proyecto contempla una senda de ajuste progresiva, consistente con la capacidad actual del sector y con la necesidad de avanzar de manera oportuna en la integración nacional, teniendo en cuenta además que durante más de tres décadas no se han realizado revisiones estructurales al PIN.</p> <p>Respecto a la definición de material productivo (CNM), el marco normativo vigente, en particular la Resolución 2436 de 2016, ya establece criterios técnicos que permiten su adecuada interpretación y aplicación, garantizando seguridad jurídica.</p> <p>En cuanto a la articulación interinstitucional para motocicletas eléctricas, esta se desarrolla en el marco de las competencias de las entidades involucradas, sin que sea necesario incorporarla de manera expresa en el presente decreto.</p> <p>En ese sentido, no se considera procedente modificar el articulado en los términos propuestos, en la medida en que el instrumento ya cuenta con los elementos necesarios para su correcta implementación y para el cumplimiento de sus objetivos.</p>
24	23/04/2026	ANDI	<p>5. La industria de motocicletas como aliado estratégico del país.</p> <p>La industria de motocicletas reitera su disposición a acompañar al Gobierno Nacional en el fortalecimiento de la integración nacional y la transición hacia una industria más sofisticada y sostenible.</p> <p>Para ello, consideramos fundamental avanzar en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesas técnicas de trabajo conjunto • Estrategias de desarrollo de proveedores • Incentivos a la inversión y la innovación • Consolidación de Colombia como plataforma regional de ensamble y exportación 	Aceptada	<p>Se acoge el comentario. El Ministerio reconoce a la industria de motocicletas como un actor estratégico para el desarrollo productivo del país, y valora su disposición para acompañar las iniciativas orientadas al fortalecimiento de la integración nacional y la transición hacia una industria más sostenible.</p> <p>En ese sentido, se considera fundamental continuar promoviendo espacios de diálogo y articulación con el sector, así como el desarrollo de estrategias que impulsen la proveeduría local, la inversión, la innovación y la consolidación del país como plataforma regional de ensamble y exportación.</p> <p>Lo anterior se desarrollará en el marco de las instancias y mecanismos de política pública existentes, sin que resulte necesario incorporarlo de manera expresa en el articulado del decreto.</p>
25	23/04/2026	ANDI	<p>Solicitud</p> <p>Respetuosamente solicitamos a la Señora Ministra y a la Señora Viceministra y a su equipo de trabajo acoger la propuesta de la industria, en la medida en que recoge de manera integral la realidad y dinámica del sector, y garantiza una implementación efectiva y sostenible del instrumento, basada en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento gradual del PIN (1% anual para llegar a 21% en 5 años). • Simplificación a dos categorías por tecnología: combustión y eléctrica. • Incorporación de ajustes técnicos al régimen de transformación y ensamble. <p>Estamos convencidos de que este enfoque no solo permitirá alcanzar los objetivos de política industrial del Gobierno, incrementando el ensamble nacional, sino que lo hará de manera sostenible, garantizando la competitividad del sector, la protección del empleo y la continuidad en la atracción de inversión productiva para el país.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La propuesta presentada por la industria ha sido analizada en detalle; sin embargo, los elementos planteados —relacionados con el incremento gradual del PIN, la simplificación de categorías y los ajustes técnicos al régimen— no se consideran procedentes, por las razones expuestas en las respuestas individuales a cada una de estas observaciones.</p> <p>En particular, el esquema definido en el proyecto de decreto responde a un enfoque de política pública orientado a acelerar la integración nacional, sustentado en la evolución del sector, el fortalecimiento de la cadena de suministro y la necesidad de actualizar un instrumento que no ha tenido revisiones estructurales en más de tres décadas.</p> <p>Asimismo, la estructura del régimen, incluyendo la segmentación por categorías y las condiciones técnicas previstas, busca garantizar una medición precisa, trazabilidad y control efectivo del cumplimiento del PIN, evitando distorsiones que puedan afectar su finalidad.</p> <p>En ese sentido, si bien se valora la participación de la industria y sus aportes, no se considera procedente acoger la propuesta en los términos planteados</p>
26	23/04/2026	ACOLFA	<p>CONCLUSIONES SOBRE MOTOCARROS</p> <p>La conclusión de lo expuesto es que en el ensamble de los motocarros:</p> <p>Los clasificables en las partidas 87.03 y 87.04, puede ampararse en las normas para vehículos de cuatro o más ruedas, que son el régimen andino suspensivo de derechos, o el PROFIA; y</p> <p>De los clasificables en la partida 87.11, deben ser cobijados por la normativa sobre motocicletas, en iguales términos que estas.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La clasificación de los motocarros ha sido objeto de análisis en mesas de trabajo conjuntas entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIAN y representantes de la industria, como resultado de las cuales se definieron criterios técnicos para su correcta identificación arancelaria.</p> <p>En este contexto, la DIAN ha establecido que dichos vehículos se clasifican en las partidas 87.03 o 87.04, según corresponda, por lo que se encuentran cobijados por los instrumentos aplicables a vehículos de cuatro o más ruedas, incluyendo los regímenes vigentes que contemplan beneficios para su importación y ensamble.</p> <p>En ese sentido, no se considera procedente incluirlos dentro de la normativa aplicable a motocicletas (partida 87.11), dado que ello desconocería la clasificación arancelaria vigente y los criterios técnicos ya definidos por la autoridad competente.</p> <p>Por lo anterior, no se acoge la propuesta en los términos planteados.</p>

27	23/04/2026	ACOLFA	<p>AUMENTO PAULATINO DE LA COTA DEL PIN INCLUSION DE LAS MOTONETAS Y LOS MOTOCARROS</p> <p>En este documento se plantea: (i) Modificar el coeficiente mínimo de contenido nacional de manera que armonice no solo con el grado de desarrollo que tiene la industria colombiana de motopartes, sino con los propósitos de una estrategia general de reindustrialización trazada por el Gobierno; y (ii) Incluir taxativamente a las motonetas y a los motocarros clasificables en la partida 87.11 del Arancel de Aduanas en el texto.</p> <p>En cuanto a lo primero, se plantea un aumento del PIN, dando comienzo a la pendiente en el segundo año, para darles a las ensambladoras tiempo suficiente para desarrollar nuevas proveedurías locales, pendiente aquella que si las ensambladoras tienen la voluntad de hacerlo es de 2 puntos porcentuales anuales.</p> <p>En este orden de ideas se solicita modificar el Artículo 2.2.1.10.2.2 del Decreto 1074 de 2015, como sigue:</p> <p style="text-align: center;">ARTÍCULO [XX]. El artículo 2.2.1.10.2.2. del Decreto 1074 de 2015, quedará así:</p> <p style="text-align: center;">Artículo 2.2.1.10.2.2. Porcentaje mínimo de integración nacional, PIN. Las empresas ensambladoras de motocicletas, motonetas y motocarros clasificables en la partida 87.11 del Arancel de Aduanas, deberán cumplir anualmente con los siguientes porcentajes de integración nacional, PIN, mínimos.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>PIN mínimo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2027</td> <td>17,5%</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>24,0%</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>26,0%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>28,0%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>30,0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Y, en cuanto a lo segundo, cambiar los textos "motocicletas" o "motocicletas y motonetas", según en caso, por "motocicletas, motonetas y motocarros clasificables en la partida 87.11 del Arancel de aduanas", en los siguientes artículos:</p> <p>Artículo 2.2.1.10.2.1.: 5 cambios.</p> <p>Artículo 2.2.1.10.2.2. : 1 cambio (ya planteado anteriormente).</p> <p>Artículo 2.2.1.10.2.3. : 4 cambios</p>	Año	PIN mínimo	2027	17,5%	2028	24,0%	2029	26,0%	2030	28,0%	2031	30,0%	No aceptada	<p>La propuesta de modificación en la senda de incremento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) ha sido analizada a la luz de la información histórica reportada por las ensambladoras durante los últimos años, la cual evidencia una evolución progresiva en las capacidades de integración nacional y en el fortalecimiento de la cadena de suministro local, en este contexto, el esquema previsto en el proyecto de decreto busca establecer una trayectoria exigente pero alcanzable, que incentive de manera efectiva el desarrollo de nuevas motopartes y la consolidación de proveedores nacionales, sin generar disrupciones en la operación del sector, Si bien se reconoce la importancia de contar con periodos adecuados de adaptación, la propuesta de un incremento al 30% podría reducir el impacto del instrumento como mecanismo de política industrial, postergando o acabando los beneficios asociados al aumento del contenido nacional.</p> <p>En todo caso, es importante resaltar que el diseño del instrumento tiene como propósito promover el fortalecimiento del sector y la generación de capacidades productivas, contribuyendo a su crecimiento sostenible en el mediano y largo plazo.</p>
Año	PIN mínimo																
2027	17,5%																
2028	24,0%																
2029	26,0%																
2030	28,0%																
2031	30,0%																
28	24/04/2026	ANDI	<p>Sobre las disposiciones del Artículo 2.2.1.10.3.7 del proyecto de decreto, solicitamos de manera respetuosa que pueda definirse la dependencia del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo al cual deben remitirse las obligaciones establecidas en el proyecto de decreto, para efectos de tener más claridad sobre el proceso a surtir. En efecto, con el fin de evitar posibles cancelaciones de las autorizaciones, para la industria automotriz es de sumo interés tener claridad sobre el área de la Entidad encargada de estos trámites procedimentales.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Se acoge parcialmente el comentario.</p> <p>Se considera pertinente precisar en el texto normativo la dependencia encargada de recibir y tramitar las obligaciones establecidas en el presente proyecto de decreto, con el fin de brindar mayor claridad operativa a los administrados y fortalecer la seguridad jurídica del procedimiento.</p> <p>En consecuencia, se evaluará la inclusión de la referencia expresa a dicha dependencia dentro del texto del decreto, sin que ello implique modificación sustancial del esquema de competencias actualmente vigente.</p>												
29	24/04/2026	ANDI	<p>Al momento de estudiar las causales de terminación o cancelación dispuestas en el Artículo 2.2.1.10.3.13, identificamos que es clave que éstas tengan en consideración las condiciones dispuestas en el Artículo 2.2.1.10.3.7 del Decreto, bajo el cual, se especifican las obligaciones adquiridas por las ensambladoras de partes, materias primar y piezas o materiales para el ensamble de vehículos. En efecto, sobre el numeral 5° del Artículo 2.2.1.10.3.13 observamos que es oportuno anclar el incumplimiento de las obligaciones a una normativa específica y, de esta forma, dictaminar las obligaciones que dan lugar a la cancelación. En esa línea, proponemos el siguiente ajuste en el texto:</p> <p>"ARTÍCULO 2.2.1.10.3.13. Causales de terminación o cancelación de la autorización. La autorización de transformación o ensamble concedida según lo dispuesto en el presente Decreto podrá darse por terminada cuando se configure alguna de las siguientes causales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vencimiento de la vigencia, sin que se haya efectuado la renovación con la debida oportunidad, de acuerdo con lo señalado en el artículo 7° del presente Decreto. 2. Por solicitud de la empresa autorizada. 3. Por liquidación de la empresa autorizada. 4. Por cambio del objeto social de la empresa, de tal manera que ya no tenga dentro de éste la actividad por la cual fue aprobada la autorización. 5. Por el incumplimiento de alguna de las obligaciones señaladas en la normatividad vigente que reglamenta el régimen de transformación o ensamble del Artículo 2.2.1.10.3.7 del presente decreto" 6. Cuando el titular de la autorización concedida por el termino de tres (3) años, no haya iniciado operaciones de transformación o ensamble de los productos contemplados en la solicitud aprobada, sin que haya solicitado la prórroga de que trata el parágrafo del artículo 5° del presente Decreto." 	Aceptada	<p>Se acoge el comentario. Con el fin de fortalecer la claridad, seguridad jurídica y coherencia normativa del régimen, se considera pertinente precisar la relación entre las causales de terminación o cancelación de la autorización y las obligaciones establecidas en el artículo 2.2.1.10.3.7 del decreto.</p> <p>En ese sentido, se ajustará el numeral correspondiente del artículo 2.2.1.10.3.13, con el propósito de vincular expresamente el incumplimiento a las obligaciones definidas en el régimen de transformación y ensamble, lo cual permite una mejor delimitación de las conductas que pueden dar lugar a la cancelación de la autorización.</p> <p>Este ajuste contribuye a garantizar una aplicación más precisa y transparente del régimen, facilitando su interpretación tanto para los administrados como para la autoridad competente.</p>												
30	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.1 Fórmula del PIN — Definición de CNM y CKD La fórmula mantiene la TRM mensual como variable de conversión del CKD sin ningún mecanismo corrector, lo que genera incumplimientos sistémicos por factores cambiarios exógenos sin relación con el esfuerzo real de integración. Se propone la adición de dos párrafos: (a) corrector de TRM mediante promedio móvil 12 meses; (b) ajuste de fórmula para insumos aportados por ensambladora. Descontar el valor de los insumos suminsitrados de la base del CKD</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La metodología de cálculo del Porcentaje de Integración Nacional (PIN), incluyendo el uso de la TRM como variable de conversión, responde a criterios técnicos que permiten reflejar de manera objetiva y verificable la participación de componentes importados en el proceso productivo.</p> <p>La incorporación de mecanismos correctores, como promedios móviles de la TRM, o ajustes a la base de cálculo del CKD asociados a insumos suministrados por la ensambladora, podría generar distorsiones en la medición del indicador, al desvincularlo de las condiciones reales de las operaciones de comercio exterior y del costo efectivo de los componentes importados.</p> <p>Adicionalmente, estos ajustes introducirían mayores niveles de complejidad en la verificación y control del cumplimiento, afectando la transparencia y trazabilidad del régimen.</p> <p>En este sentido, si bien se reconoce que la tasa de cambio es una variable exógena, esta constituye un elemento inherente a la estructura de costos de los bienes importados, por lo que su inclusión en la fórmula actual resulta consistente con la finalidad del instrumento.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente modificar la fórmula del PIN en los términos propuestos.</p>												

31	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.2 PIN mínimo — Punto de partida Categoría 1 Obs. 1A: El salto de 17% a 20% en Año 1 no tiene fundamento técnico proporcional. Propuesta arrancar en 17% (Año 1) hasta 21% (Año 5). Fundamento: principio de proporcionalidad y capacidad de ajuste del sector. Obs. 1B: El plazo de exigibilidad no es coherente con los tiempos reales de validación técnica, homologación y aprobación de casas matrices. Se propone que los plazos inicien en 2028. El PIN debe partir de 17% o máximo 18%. Se propone que sea progresivo No es claro a partir de cuanto comienza a contar el año (1)</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. El esquema de incremento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) propuesto en el proyecto de decreto responde a un análisis técnico basado en la evolución del sector, sustentado en la información reportada por las ensambladoras a lo largo del tiempo. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el sector ha operado por más de tres décadas sin revisiones estructurales en el nivel del PIN, periodo durante el cual se ha evidenciado un fortalecimiento progresivo de la cadena de suministro nacional y el desarrollo de capacidades productivas que permiten asumir mayores niveles de integración., por lo anterior, el incremento planteado desde el primer año no resulta desproporcionado, sino consistente con la capacidad actual del sector y los objetivos de política pública orientados a acelerar la integración nacional. En relación con la propuesta de diferir el inicio de la exigibilidad o establecer niveles iniciales más bajos, estas implicarían una dilación injustificada en la implementación del instrumento, reduciendo su efectividad. No obstante, se precisa que el proyecto contempla una senda de ajuste progresiva, y que en el articulado se establecerá con claridad el momento a partir del cual inicia el Año 1, con el fin de garantizar seguridad jurídica en su aplicación. En ese sentido, no se considera procedente modificar el esquema propuesto.</p>
32	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.2 PIN mínimo — Categorías (simplificación) Obs. 1C: Para empresas con producción en múltiples categorías, el cumplimiento independiente genera dificultades con cadena de suministro integrada. Propuesta: cálculo global ponderado PIN Global = $(\sum \text{CNM todas cat.} / (\sum \text{CNM} + \sum \text{CKD todas cat.})) \times 100$. Proponer: (a) reducción a 2 categorías — combustión y eléctricas; (b) cálculo global ponderado como alternativa al cumplimiento por categoría;(c) inclusión de subpartidas 9801 teniendo en cuenta que hay empresas en zona franca, significa, que es la partida específica de transformación y ensamble.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La estructura de cumplimiento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) por categorías prevista en el proyecto de decreto responde a la necesidad de garantizar una medición precisa, trazable y verificable del nivel de integración nacional en cada segmento del mercado. La propuesta de establecer un cálculo global ponderado del PIN, así como la reducción a dos categorías tecnológicas, podría generar distorsiones en la medición del indicador, al permitir compensaciones entre categorías con diferentes niveles de integración, desdibujando el esfuerzo real de incorporación de contenido nacional. En este sentido, el esquema por categorías permite reflejar de manera más adecuada las particularidades productivas y de abastecimiento de cada segmento, asegurando un control efectivo y evitando que avances en unos segmentos compensen rezagos en otros. De igual forma, la inclusión de subpartidas asociadas a regímenes especiales, como las correspondientes a zona franca, no resulta procedente en este contexto, en la medida en que el cálculo del PIN debe mantener criterios homogéneos y comparables, independientes de los tratamientos aduaneros aplicables. Por lo anterior, no se considera procedente modificar la estructura del régimen en los términos planteados.</p>
33	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.2 Error subpartidas Categoría 3 — Motos eléctricas Obs. 10: El decreto cita dos versiones distintas de la subpartida eléctrica: 8711.60.00.10 (en tabla — SÍ existe) y 8711.60.00.00 (en texto — NO existe). La subpartida correcta es 8711.60.00.90. Una subpartida inexistente hace inaplicable el régimen ante la DIAN desde el primer día. Solicitar corrección expresa de todas las referencias a subpartidas de Categoría 3 por 8711.60.00.90, y validación general de todas las subpartidas del decreto contra nomenclatura del Decreto 1881/2021.</p>	Aceptada	<p>Se acoge el comentario. Con el fin de garantizar la coherencia normativa, la seguridad jurídica y la correcta aplicación del régimen, se realizará la revisión y corrección de las subpartidas arancelarias correspondientes a la Categoría 3 (motocicletas eléctricas). En ese sentido, se unificarán las referencias en el articulado y en la tabla de porcentajes del PIN, incorporando de manera consistente la subpartida 8711.60.00.90, conforme a la nomenclatura arancelaria vigente establecida en el Decreto 1881 de 2021. Así mismo, se llevará a cabo una validación integral de todas las subpartidas citadas en el decreto, con el propósito de asegurar su correspondencia con la nomenclatura vigente y evitar inconsistencias que puedan afectar la aplicación del régimen por parte de los operadores y las autoridades competentes. Este ajuste permite fortalecer la claridad regulatoria y la operatividad del instrumento.</p>
34	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.2 Período de transición — Año de vigencia Obs. 5: El párrafo del art. no responde qué PIN aplica durante el año de entrada en vigor del decreto. Si entra a mitad de año, ¿cómo se maneja el reporte semestral? Se requiere artículo transitorio expreso. Proponer texto de artículo transitorio: el 17% rige durante el año calendario de entrada en vigor; el Año 1 del nuevo esquema inicia el 1 de enero del año siguiente completo. Adicional problema en los beneficios a aplicar.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. El cálculo del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) se realiza con base en periodos anuales, lo que implica que su verificación y cumplimiento responden a ciclos completos de producción y reporte. En este sentido, la entrada en vigencia del decreto se articula de manera natural con dicho esquema, en la medida en que las ensambladoras ya cuentan con proyecciones productivas y reportes en curso, por lo que el nuevo porcentaje será aplicable al siguiente periodo anual completo de evaluación. Por lo anterior, no se considera necesario establecer un artículo transitorio en los términos propuestos, dado que la aplicación del régimen se deriva de la propia lógica del indicador y de los ciclos de reporte existentes, garantizando claridad y coherencia en su implementación.</p>
35	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.3 Control al PIN — Reporte semestral e informe anual El decreto actualiza el reporte a través de VUCE. Sin embargo, no queda claro si la autorización de la Sección 4 reemplaza el Registro de Producción Nacional como soporte del PIN o si ambos deben coexistir. Esto genera duplicidad de trámites. Solicitar claridad expresa: la autorización Sección 4 debe reemplazar (no duplicar) el Registro de Producción Nacional para los motopartistas autorizados. Sección 4. REGIMEN DE TYE PARA MOTOPARTISTAS.</p>	No aceptada	<p>El Registro de Producción Nacional y la autorización prevista en la Sección 4 cumplen finalidades distintas dentro del marco del régimen, por lo cual no resulta procedente su sustitución ni su eliminación como requisitos independientes. En este sentido, el uso de la VUCE como mecanismo de reporte busca fortalecer el control y la trazabilidad de la información, sin que ello implique la supresión de registros existentes ni la generación de duplicidades administrativas. Por lo anterior, no se considera necesario establecer que la autorización de la Sección 4 reemplace el Registro de Producción Nacional para los motopartistas autorizados.</p>

36	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.4 Beneficio motos eléctricas 0% arancel Obs. 2A: El umbral del 20% es inalcanzable — en 2025 se vendieron ~1.200 motos eléctricas vs. ~749.000 totales. Propuesta escalonada: 5-9% → 1% reducción; 10-14% → 2%; 15-19% → 3%; ≥20% → 0%. Obs. 2B: El artículo tiene 4 ambigüedades jurídicas graves: (1) ¿El 0% aplica sobre CKD o moto terminada? (2) ¿El 20% se mide semestral o anual? (3) ¿Qué pasa si incumple un período? (4) ¿Es independiente del PIN? Proponer: (a) esquema escalonado de beneficio desde 5%; (b) reescritura completa como norma jurídica precisa con supuesto de hecho, consecuencia, autoridad y procedimiento definidos.</p>	No aceptada	<p>Frente a la observación presentada respecto del umbral del 20% de participación de mercado y la propuesta de un esquema escalonado de beneficios arancelarios, no se acoge el comentario.</p> <p>El diseño del incentivo establecido en el artículo responde a una estrategia de política pública orientada a generar un cambio estructural en la composición del mercado de motocicletas, promoviendo de manera efectiva la adopción de tecnologías de cero o bajas emisiones. En este sentido, la definición de un umbral del 20% obedece a la necesidad de asegurar que el beneficio arancelario esté condicionado a un nivel significativo de penetración de mercado, que permita verificar una adopción real y sostenida de la tecnología, evitando la dispersión del incentivo en fases tempranas de desarrollo del mercado.</p> <p>En relación con la propuesta de establecer un esquema escalonado de reducción arancelaria desde el 5%, se considera que dicha aproximación modificaría la lógica del instrumento, transformándolo en un mecanismo progresivo de subsidio arancelario no previsto en el diseño original de la política, lo cual podría afectar su efectividad como incentivo condicionado al desempeño del mercado.</p> <p>Respecto de las observaciones sobre posibles ambigüedades jurídicas (alcance del beneficio entre CKD o vehículo terminado, período de medición, efectos del incumplimiento y articulación con otros instrumentos), se precisa que el artículo será revisado internamente con el fin de evaluar ajustes de precisión normativa que permitan mejorar su claridad interpretativa, sin que ello implique modificación del esquema de incentivo ni de sus condiciones sustanciales.</p> <p>En consecuencia, el comentario no se acoge en lo relativo a la estructura del incentivo y los umbrales propuestos.</p>
37	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.7 Definición de material productivo El decreto elimina la condición de sujeción mecánica presente en la Resolución 2436/2016. La nueva definición ('forman parte física') es jurídicamente indeterminada. La ambigüedad puede derivar en controversias con la DIAN sobre qué computa para el PIN. Principio de tipicidad en derecho sancionador (Sentencia C-616/2002). Proponer texto que restaure el criterio de incorporación física permanente y lista ejemplificativa de materiales computables (incluyendo pintura, calcomanías, lubricantes, herramientas fijas) Se genera una inseguridad jurídica.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario.</p> <p>La expresión "forman parte física" utilizada en la definición de material productivo se considera suficiente para delimitar el alcance del concepto dentro de la finalidad del instrumento, sin generar indeterminación jurídica ni afectar su aplicación operativa.</p> <p>La eliminación de referencias técnicas específicas responde a un ejercicio de simplificación normativa y actualización del lenguaje regulatorio, evitando rigideces que puedan limitar la adaptación del régimen a distintos procesos productivos. En este sentido, no se considera necesario incorporar una lista ejemplificativa de materiales ni restablecer el criterio propuesto en la observación.</p>
38	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.2.9 Régimen sancionatorio — Riesgo constitucional Obs. 3: La potestad sancionatoria podría ser inconstitucional. La jurisprudencia (C-441/2021 y C-072/2025) exige que la creación de sanciones y sus elementos esenciales se definan en norma con rango de ley, no en decreto reglamentario. Adicionalmente, si el PIN se calcula por categorías, la base de la sanción (¿toda la producción o solo la categoría en incumplimiento?) genera sanciones potencialmente desproporcionadas. Solicitar: (a) identificación expresa de la norma legal habilitante; (b) precisión de que la sanción aplica solo sobre el valor FOB de la categoría en incumplimiento, no sobre la producción total.</p>	No aceptada	<p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece el comentario y se permite precisar que el artículo 2.2.1.10.2.9 del proyecto de decreto no establece un régimen sancionatorio en sentido estricto, ni configura el ejercicio de potestad punitiva por parte de la administración.</p> <p>En efecto, el instrumento regulado corresponde a un régimen de acceso voluntario, mediante el cual los beneficiarios acceden a determinadas condiciones preferenciales sujetas al cumplimiento de requisitos previamente definidos. En este contexto, las consecuencias derivadas del incumplimiento no tienen naturaleza sancionatoria, sino que corresponden a efectos jurídicos asociados a la pérdida, suspensión o limitación de los beneficios otorgados, en función del incumplimiento de las condiciones aceptadas por el propio beneficiario.</p> <p>Por lo anterior, no resulta aplicable el estándar propio del derecho administrativo sancionador invocado por el interviniente, en la medida en que no se están creando sanciones autónomas, sino estableciendo condiciones de permanencia en un instrumento de política pública. En consecuencia, no se configura una exigencia de reserva de ley en los términos planteados, ni se requiere el desarrollo de los elementos estructurales de un régimen sancionatorio.</p> <p>En relación con la base de cálculo propuesta, el Ministerio considera que no resulta procedente introducir precisiones en los términos sugeridos, en tanto el proyecto no establece sanciones económicas como tal, sino que remite a las consecuencias jurídicas derivadas de la pérdida de los beneficios del régimen, las cuales se rigen por el marco normativo general aplicable en materia aduanera y tributaria.</p>
39	24/04/2026	ANALDEX	<p>General — Competitividad Desventaja RTE vs. importaciones con TLC Obs. 4: Bajo TLCs vigentes se pueden importar motos completas a 0% arancel. El RTE cobra 3% sobre CKD. Ensamblar en Colombia sale más caro arancelariamente que importar moto terminada. Esto contradice el objetivo de política industrial del decreto. Propuesta: llevar subpartidas 9801.10.00.00 y 9801.90.00.00 a 0% en el Capítulo 98. Se requiere un arancel de 0% para subpartidas 9801.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La propuesta de establecer un arancel del 0% para las subpartidas 9801.10.00.00 y 9801.90.00.00 excede el alcance del presente decreto, en la medida en que corresponde a decisiones de política arancelaria que deben adoptarse en el marco de las instancias y competencias definidas para tal fin.</p> <p>El régimen de transformación y ensamble tiene como objetivo principal promover la integración nacional y el desarrollo de la industria local, mediante el establecimiento de condiciones que incentiven la incorporación de valor agregado en el país, y no la definición de estructuras arancelarias aplicables de manera general.</p> <p>En este sentido, si bien se reconocen las dinámicas derivadas de los acuerdos comerciales vigentes, el instrumento propuesto busca fortalecer la producción nacional desde una perspectiva estructural, más allá de consideraciones exclusivamente arancelarias de corto plazo.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente modificar el arancel aplicable a las subpartidas señaladas en los términos propuestos.</p>

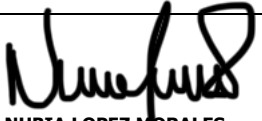
40	24/04/2026	ANALDEX	<p>Resolución 2436/2016 Articulación y actualización obligatoria Obs. 9: El decreto hace múltiples remisiones a la Resolución 2436/2016 (planilla B, calificación motopartes, control PIN) pero no la actualiza ni deroga parcialmente. Esa resolución fue expedida sin las nuevas categorías de PIN ni el régimen de motopartes. El conflicto normativo entre decreto y resolución generará interpretaciones divergentes del MinCIT y la DIAN. Incluir en el artículo de vigencia una disposición que ordene al MinCIT actualizar la Resolución 2436/2016 dentro de los 60 días siguientes a la entrada en vigor del decreto. No hay coherencia en la referencia normativa del decreto propuesto y la vigente.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. Si bien se reconoce la importancia de garantizar la coherencia y articulación normativa entre el decreto y la Resolución 2436 de 2016, la actualización de dicha resolución corresponde a una facultad propia de la administración, que puede ejercerse mediante los instrumentos jurídicos pertinentes. La inclusión de una disposición en el artículo de vigencia que ordene su actualización en un plazo determinado podría generar rigideces innecesarias en la gestión normativa, limitando la posibilidad de realizar ajustes técnicos de manera oportuna y conforme a la evolución del sector. Adicionalmente, el decreto establece los lineamientos generales del régimen, mientras que los aspectos operativos y de detalle pueden ser desarrollados y ajustados a través de instrumentos complementarios, garantizando así la coherencia del sistema sin necesidad de mandatos específicos en el articulado. En ese sentido, no se considera procedente incorporar la disposición propuesta.</p>
41	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.4.1 Ámbito de aplicación — Régimen motopartes La Sección 4 es la primera regulación específica para motopartistas en Colombia. El ámbito de aplicación remite a las Notas 2 y 3 del Capítulo 98, lo que es correcto. Sin embargo, la Sección mezcla elementos del régimen de autopartes (Sección 3) con los de motopartes, generando confusión normativa. Apoyamos la creación del régimen. No obstante se solicita depuración del articulado para separar completamente las Secciones 3 y 4, eliminando referencias a aeronaves y automóviles.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Se acoge parcialmente el comentario. Se reconoce la importancia de garantizar una adecuada técnica normativa y claridad en la delimitación del ámbito de aplicación del régimen de motopartes previsto en la Sección 4. En ese sentido, se realizará una revisión del articulado con el fin de ajustar y precisar las referencias que resulten necesarias, evitando posibles ambigüedades o confusiones derivadas de remisiones a otros regímenes. No obstante, es importante señalar que las referencias existentes responden a la estructura general del régimen de transformación y ensamble, por lo que cualquier ajuste se realizará sin afectar la coherencia e integralidad del marco normativo. En consecuencia, no se considera procedente una separación absoluta en los términos propuestos, pero sí se incorporarán mejoras de redacción que fortalezcan la claridad y correcta interpretación del régimen.</p>
42	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.4.2 Requisitos autorización motopartistas — Activos mínimos 5.001 SMLMV Obs. 7: El requisito de 5.001 SMLMV (~\$7.125 millones COP 2026) es desproporcionado para MiPymes motopartistas. Se proponen niveles diferenciados por tamaño de empresa conforme a la Ley 590/2000. Esto puede excluir a la mayoría del sector motopartista del régimen. Proponer escala diferenciada: grandes empresas 5.001 SMLMV; medianas 2.000 SMLMV; pequeñas 500 SMLMV. Incluir definición de tamaño por referencia a Ley 590/2000.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. El proyecto de decreto no establece requisitos diferenciados en función del tamaño empresarial, en la medida en que el régimen está diseñado bajo criterios técnicos y operativos aplicables de manera uniforme a todos los actores que participen en las actividades de transformación y ensamble. La incorporación de esquemas diferenciados basados en la clasificación de MiPymes introduciría complejidad adicional en la administración y control del régimen, sin que ello resulte necesario para el cumplimiento de sus objetivos, orientados a fortalecer la integración nacional y la competitividad del sector. En ese sentido, no se considera procedente incluir tratamientos diferenciados en los términos propuestos.</p>
43	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.4.4 / 4.5 Vigencia autorización — Empresas nuevas vs. Operantes Empresas nuevas: 3 años prorrogable a 4. Empresas operantes: 10 años. El decreto no define qué pasa con empresas que ya fabrican motopartes sin autorización formal bajo el régimen. Deben clasificar como 'operantes' para acceder a la vigencia de 10 años. Se propone artículo transitorio que reconozca como 'empresa operante' a toda empresa que acredite fabricación de motopartes mediante documentos tributarios, contratos o planillas B anteriores a la vigencia del decreto.</p>	No aceptada	<p>No se acoge el comentario. La diferenciación entre empresas nuevas y empresas operantes responde a la necesidad de establecer criterios objetivos de acceso y permanencia en el régimen, asociados a la existencia de una trayectoria verificable dentro del sector bajo condiciones regulatorias vigentes. En este sentido, la clasificación como "empresa operante" requiere el cumplimiento de los requisitos definidos en el decreto dentro del marco de la autorización correspondiente, por lo cual no resulta procedente extender dicha condición a partir de soportes alternativos no previstos normativamente. Adicionalmente, la incorporación de un régimen transitorio en los términos propuestos ampliaría el alcance de la definición de empresa operante, generando riesgos de heterogeneidad en la aplicación del instrumento. Por lo anterior, no se considera procedente la inclusión del artículo transitorio sugerido.</p>
44	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.4.8 Subpartidas Anexo 2 Resolución 2436 — Vacío crítico El artículo limita el régimen a bienes clasificados en el Anexo 2 de la Resolución 2436/2016. Si ese Anexo no existe o está desactualizado, el régimen entero de motopartes sería inaplicable en la práctica. Solicitamos que el decreto o una resolución complementaria creen y publiquen el Anexo 2 actualizado como condición para la entrada en vigor de la Sección 4. Sin este Anexo, la Sección 4 es letra muerta.</p>	Aceptada	<p>Con el fin de garantizar la operatividad y correcta aplicación del régimen previsto en la Sección 4, se considera pertinente ajustar el artículo 2.2.1.10.4.8, eliminando la referencia al Anexo 2 de la Resolución 2436 de 2016, Lo anterior, en la medida en que inclusión podría generar limitaciones en el alcance del régimen e inseguridad jurídica. En ese sentido, la eliminación de dicha referencia permite establecer un marco más amplio y flexible, que facilite la incorporación de motopartes existentes, así como el desarrollo de nuevos productos y materiales, en línea con la evolución de la industria. Este ajuste contribuye a fortalecer la claridad regulatoria y la implementación efectiva del instrumento, en beneficio de los actores del sector y de los objetivos de política pública.</p>
45	24/04/2026	ANALDEX	<p>Art. 2.2.1.10.4.10 / 4.11 / 4.12 Obligaciones de reporte motopartistas — Ambigüedad y duplicidad Obs. 8: Los tres artículos son redundantes y contradictorios. El 4.10 menciona reporte semestral e informe anual sin fechas. El 4.11 fija fechas. El 4.12 describe contenidos sin repetirlas. Adicionalmente, el plazo de informe anual de motopartes (1 marzo) difiere del de autopartes (1 abril) El artículo 4.10 tiene error de numeración: hay dos numerales '2.' consecutivos. Solicitamos: (a) unificación de los tres artículos en uno solo con fechas y contenidos claros; (b) corrección del error de numeración del art. 4.10; (c) unificación de plazos de informe anual al 1 de marzo para todos los regímenes. Deberían realizar un RPBN una relación de los insumos sometido al beneficio.</p>	Aceptada parcialmente	<p>No se acoge el comentario relacionado con los plazos como quiera que los establecidos se refieren a reporte anual, en la medida en que estos responden a naturalezas y finalidades distintas dentro de los regímenes aplicables. En particular, algunos de los plazos se encuentran enmarcados en compromisos y disposiciones de la Comunidad Andina (CAN), mientras que otros obedecen a la necesidad de realizar una evaluación integral del cumplimiento del Porcentaje de Integración Nacional (PIN), lo cual implica procesos de validación y consolidación de información en momentos diferentes. Con relación a la unificación de los artículos solicitados, se indica que no es posible en razón a que los mismo buscan dar coherencia y orden de tipo formal dentro del documento y por estructura normativa, sin embargo se modifica el texto de los artículos para aclarar la presentación de los informes en las fechas específicas. Respecto del error de enumeración se acoge el comentario y se realiza ajuste dentro del texto de decreto.</p>

46	24/04/2026	ASOPARTES	<p>1. Falta de sustento técnico y análisis de impacto normativo Se evidencia que la memoria justificativa del proyecto no incorpora estudios técnicos ni un análisis de impacto normativo (AIN) que sustente las metas de integración nacional y las nuevas obligaciones regulatorias.</p> <p>Esta ausencia limita la evaluación de impactos en la competitividad del sector, la estructura de costos, la inversión productiva y la sostenibilidad del régimen.</p> <p>Recomendación: Incorporar un Análisis de Impacto Normativo previo a la expedición del decreto.</p>	No aceptada	<p>No se acoge la recomendación, en la medida en que el proyecto normativo se fundamenta en los lineamientos de política pública definidos en instrumentos previamente adoptados por el Gobierno Nacional, entre ellos el Plan Nacional de Desarrollo, la Política de Reindustrialización y las estrategias de transición energética y movilidad sostenible.</p> <p>Asimismo, la construcción del proyecto ha considerado información técnica, análisis sectoriales y referentes nacionales e internacionales relacionados con el desarrollo de capacidades industriales en movilidad eléctrica y tecnologías de bajas emisiones.</p> <p>En cuanto al Análisis de Impacto Normativo (AIN), se precisa que la naturaleza y alcance del proyecto corresponden al ejercicio de facultades regulatorias y de política industrial del Gobierno Nacional, para cuya formulación se han adelantado los análisis técnicos y jurídicos requeridos conforme al marco normativo aplicable.</p> <p>Adicionalmente, las metas, mecanismos y condiciones previstas en el decreto han sido estructurados bajo criterios de gradualidad, proporcionalidad y seguimiento, permitiendo su evaluación y ajuste durante la implementación del instrumento.</p> <p>En consecuencia, se considera que el proyecto cuenta con sustento técnico suficiente para su expedición, sin que resulte necesario incorporar un Análisis de Impacto Normativo adicional en los términos propuestos.</p>
47	24/04/2026	ASOPARTES	<p>2. Ajuste a la senda del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) El incremento propuesto del PIN no guarda proporcionalidad con la capacidad real de la cadena de suministro nacional.</p> <p>Propuesta: Mantener el punto de partida en 17% (o máximo 18%) durante el año de entrada en vigencia.</p> <p>Establecer un crecimiento gradual de 1% anual hasta un máximo de 21% en cinco (5) años.</p> <p>Definir mediante artículo transitorio que el Año 1 del nuevo esquema inicia el 1 de enero del año calendario siguiente completo.</p> <p>Este ajuste reconoce los tiempos reales de desarrollo industrial (herramientales, validación, escalamiento).</p> <p>Adicionalmente, metas no alineadas con la estructura de costos pueden incentivar la sustitución del ensamble nacional por importaciones (CBU), afectando empleo e inversión.</p>	No aceptada	<p>La estructura propuesta para el PIN fue diseñada bajo un enfoque de gradualidad y progresividad, considerando la necesidad de incentivar desde etapas tempranas la incorporación de contenido nacional y el desarrollo de proveedores locales, en línea con los objetivos de reindustrialización y transferencia tecnológica del instrumento.</p> <p>Adicionalmente, establecer porcentajes inferiores o ampliar los periodos de transición en los términos propuestos podría reducir los incentivos para la consolidación de capacidades industriales nacionales y afectar el cumplimiento de los objetivos de política pública asociados al instrumento.</p> <p>En cuanto a la solicitud de incorporar un artículo transitorio para redefinir el inicio del Año 1 del esquema, no se considera necesario realizar dicho ajuste, toda vez que el proyecto establece condiciones claras de aplicación y entrada en vigencia, garantizando seguridad jurídica para los potenciales beneficiarios.</p> <p>Finalmente, se precisa que el instrumento contempla mecanismos de seguimiento y evaluación que permitirán monitorear la evolución de las capacidades industriales y el comportamiento del mercado, en el marco de la implementación del régimen.</p> <p>En consecuencia, se considera que la senda del PIN prevista en el proyecto mantiene un equilibrio adecuado entre gradualidad, desarrollo industrial y cumplimiento de los objetivos del instrumento, por lo que la propuesta no se acoge.</p>
48	24/04/2026	ASOPARTES	<p>3. Simplificación del esquema de categorías y cálculo del PIN La segmentación por cilindraje fragmenta la producción y limita economías de escala.</p> <p>Propuesta: Reducir el esquema a dos categorías: Vehículos de combustión interna (ICE) Vehículos eléctricos (EV)</p> <p>Permitir alternativamente el cumplimiento mediante cálculo global ponderado del PIN, considerando la producción total.</p> <p>Incluir expresamente las subpartidas 9801 (transformación y ensamble), particularmente relevantes en zonas francas.</p>	No aceptada	<p>La segmentación por cilindraje se mantiene por ser un criterio técnico necesario para diferenciar impactos del sector, garantizar trazabilidad y asegurar la adecuada aplicación del PIN.</p> <p>Adicionalmente, esta estructura tiene sustento en la evolución normativa del sector: el Decreto 1118 de 1994 estableció la diferenciación por cilindraje, reconociendo las diferencias en la cadena productiva, volúmenes y complejidad de ensamble; el Decreto 803 de 1995 la unificó temporalmente; y posteriormente el Decreto 550 de 1997 retomó una estructura diferenciada, permitiendo una transición ordenada del sector. En ese sentido, el proyecto actual actualiza esa lógica histórica, manteniendo una diferenciación acorde con la realidad productiva.</p> <p>En contraste, un esquema único ICE/EV o un cálculo global ponderado del PIN reduciría la precisión del modelo regulatorio y desconocería la heterogeneidad de la industria y la madurez desigual de las cadenas de suministro de motopartes nacionales.</p>
49	24/04/2026	ASOPARTES	<p>4. Ajustes técnicos al cálculo del PIN (TRM y CKD) Se identifican distorsiones en la fórmula del PIN por efectos cambiarios y de contabilización.</p> <p>Propuesta: Incorporar un corrector de TRM mediante promedio móvil de 12 meses.</p> <p>Permitir el descuento de los insumos suministrados directamente por la ensambladora de la base del CKD.</p> <p>Esto evita incumplimientos derivados de factores exógenos y mejora la precisión del indicador.</p>	No aceptada	<p>fórmula del PIN mantiene su estructura vigente por tratarse de un mecanismo diseñado para garantizar estabilidad, comparabilidad y trazabilidad en el tiempo, evitando la introducción de variables que puedan generar volatilidad o distorsión metodológica.</p> <p>En relación con la propuesta de incorporar un promedio móvil de la TRM, se considera que dicho ajuste introduciría complejidad adicional y podría desalinearse el indicador de las condiciones reales de mercado al suavizar excesivamente los efectos cambiarios que hacen parte inherente del costo de importación de CKD.</p> <p>Respecto al descuento de insumos suministrados directamente por la ensambladora, su exclusión de la base del CKD ya está definida bajo criterios de contabilización y verificación que buscan evitar doble contabilización y asegurar consistencia en la medición del componente importado.</p> <p>En consecuencia, los ajustes propuestos no se acogen, en tanto afectarían la consistencia técnica del indicador y su aplicabilidad uniforme.</p>

50	24/04/2026	ASOPARTES	<p>5. Corrección de subpartidas arancelarias Se identifican inconsistencias en la clasificación arancelaria, especialmente en motocicletas eléctricas.</p> <p>Propuesta: Corregir las subpartidas de la Categoría 3 a 8711.60.00.90.</p> <p>Validar integralmente todas las subpartidas conforme al Decreto 2153 de 2016.</p> <p>La falta de precisión compromete la aplicabilidad del régimen.</p>	No aceptada	<p>Se acoge parcialmente el comentario. Se considera pertinente realizar la revisión y corrección de las subpartidas arancelarias citadas en el artículo 2.2.1.10.2.2, con el fin de garantizar la coherencia y correcta aplicación del régimen.</p> <p>En ese sentido, se ajustarán las referencias correspondientes a la Categoría 3, así como la validación integral de las subpartidas incluidas en el articulado, tomando como base la nomenclatura arancelaria vigente establecida en el Decreto 1881 de 2021, que sustituyó disposiciones anteriores.</p> <p>No obstante, se precisa que las actualizaciones se realizarán conforme al marco normativo vigente, sin que resulte procedente remitir a disposiciones que han sido derogadas.</p>
51	24/04/2026	ASOPARTES	<p>6. Incentivos a motocicletas eléctricas El esquema actual presenta umbrales altos y ambigüedad jurídica.</p> <p>Propuesta: Implementar un esquema escalonado de beneficios desde el 5% de producción EV.</p> <p>Reestructurar el artículo bajo criterios normativos claros (condición, autoridad, verificación y consecuencias).</p> <p>Esto facilita la transición tecnológica y evita barreras de entrada.</p>	No aceptada	<p>El diseño del incentivo establecido en el artículo responde a una estrategia de política pública orientada a generar un cambio estructural en la composición del mercado de motocicletas, promoviendo de manera efectiva la adopción de tecnologías de cero o bajas emisiones. En este sentido, la definición de un umbral del 20% obedece a la necesidad de asegurar que el beneficio arancelario esté condicionado a un nivel significativo de penetración de mercado, que permita verificar una adopción real y sostenida de la tecnología, evitando la dispersión del incentivo en fases tempranas de desarrollo del mercado.</p> <p>En relación con la propuesta de establecer un esquema escalonado de reducción arancelaria desde el 5%, se considera que dicha aproximación modificaría la lógica del instrumento, transformándolo en un mecanismo progresivo de subsidio arancelario no previsto en el diseño original de la política, lo cual podría afectar su efectividad como incentivo condicionado al desempeño del mercado.</p> <p>Respecto de las observaciones sobre posibles ambigüedades jurídicas (alcance del beneficio entre CKD o vehículo terminado, periodo de medición, efectos del incumplimiento y articulación con otros instrumentos), se precisa que el artículo será revisado internamente con el fin de evaluar ajustes de precisión normativa que permitan mejorar su claridad interpretativa, sin que ello implique modificación del esquema de incentivo ni de sus condiciones sustanciales.</p> <p>En consecuencia, el comentario no se acoge en lo relativo a la estructura del incentivo y los umbrales propuestos se precisa que el proyecto no establece duplicidad de obligaciones, sino mecanismos de reporte con finalidades diferenciadas que responden a necesidades específicas de seguimiento, verificación y control del régimen, por lo que su consolidación en un único instrumento no se considera procedente.</p>
52	24/04/2026	ASOPARTES	<p>7. Cargas operativas y simplificación de reportes El proyecto introduce duplicidad de obligaciones y alta carga administrativa.</p> <p>Propuesta: Unificar reportes en un solo instrumento.</p> <p>Establecer un único plazo anual (1 de marzo).</p> <p>Evaluar esquemas diferenciados por tamaño empresarial.</p> <p>Se sugiere adicionalmente evaluar la creación de un Registro de Productores de Bienes Nacionales (RPBN) específico para insumos sujetos a beneficio.</p>	No aceptada	<p>De igual forma, la definición de plazos diferenciados obedece a la naturaleza de los flujos de información requeridos, por lo que la adopción de una única fecha anual podría afectar la oportunidad y calidad de la información.</p> <p>En cuanto a la diferenciación por tamaño empresarial, no se considera pertinente su incorporación, dado que las obligaciones se estructuran en función de la actividad económica y no del tamaño del agente.</p> <p>Finalmente, la creación de un nuevo registro (RPBN) no se acoge, en la medida en que los instrumentos actuales de registro y control ya cumplen adecuadamente dicha función, evitando cargas administrativas adicionales.</p> <p>En consecuencia, la estructura de reportes prevista en el proyecto se mantiene, al considerarse necesaria y proporcional para la correcta implementación del régimen.</p>
53	24/04/2026	ASOPARTES	<p>8. Definición de material productivo y seguridad jurídica La definición actual genera incertidumbre en su aplicación.</p> <p>Propuesta: Restablecer el criterio de incorporación física permanente.</p> <p>Incluir una lista ejemplificativa de materiales computables (pintura, calcomanías, lubricantes, herramientas fijas).</p> <p>Esto reduce discrecionalidad y conflictos con autoridades de control.</p>	No aceptada	<p>se precisa que la definición contenida en el proyecto ya establece un marco conceptual suficiente para delimitar los elementos que integran el material productivo, manteniendo un enfoque funcional que permite su adecuada aplicación en distintos contextos productivos.</p> <p>La adopción de un criterio restrictivo de "incorporación física permanente" no se considera procedente, en la medida en que podría excluir insumos relevantes para el proceso productivo que, sin incorporarse de forma permanente, son necesarios para su desarrollo.</p> <p>De igual forma, la incorporación de una lista ejemplificativa cerrada no se estima conveniente, en tanto podría limitar la flexibilidad del régimen y generar riesgos de exclusión de materiales no previstos expresamente, afectando su aplicación uniforme en el tiempo.</p> <p>En consecuencia, la definición prevista en el proyecto se mantiene, al considerarse suficiente para garantizar la seguridad jurídica y la adecuada aplicación del régimen sin restringir su alcance operativo.</p>

54	24/04/2026	ASOPARTES	<p>9. Régimen sancionatorio Se identifican riesgos frente a los principios de legalidad y proporcionalidad.</p> <p>Propuesta: Identificar expresamente la norma legal habilitante.</p> <p>Establecer que la sanción se aplique únicamente sobre el valor FOB de la categoría en incumplimiento, y no sobre la producción total.</p> <p>Incorporar mecanismos de subsanación.</p>	No aceptada	<p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece el comentario y se permite precisar lo siguiente:</p> <p>En relación con el principio de legalidad, se considera pertinente reforzar la motivación del proyecto normativo, incorporando de manera expresa las disposiciones legales que habilitan al Gobierno nacional para establecer medidas de control, seguimiento y, en caso de incumplimiento, consecuencias jurídicas dentro de los regímenes especiales de comercio exterior. En ese sentido, el decreto se fundamenta en las competencias constitucionales y legales del Ejecutivo para regular el comercio exterior y adoptar instrumentos de política industrial, lo cual será incorporado en la parte considerativa del acto administrativo.</p> <p>En relación con el principio de proporcionalidad, el Ministerio precisa que el régimen previsto en el proyecto de decreto no configura un esquema sancionatorio en sentido estricto, sino un conjunto de condiciones y consecuencias jurídicas asociadas al acceso y permanencia en un instrumento de carácter voluntario. En esa medida, los efectos derivados del incumplimiento no tienen naturaleza punitiva, sino que corresponden a la pérdida o limitación de los beneficios otorgados bajo el régimen, en función del incumplimiento de los compromisos asumidos por el beneficiario. Por lo anterior, no resulta procedente aplicar de manera estricta los criterios propios del derecho administrativo sancionador, como la proporcionalidad en la determinación de sanciones, sin perjuicio de que las medidas adoptadas se mantengan dentro de parámetros de razonabilidad y coherencia con los objetivos de política pública.</p> <p>En cuanto a la incorporación de mecanismos de subsanación, el Ministerio considera que, dado el carácter voluntario del instrumento y la naturaleza de las consecuencias jurídicas derivadas del incumplimiento, no resulta necesario establecer esquemas formales de subsanación propios de un régimen sancionatorio. Lo anterior, en la medida en que los beneficiarios accedan al régimen con pleno conocimiento de las condiciones exigidas y de las consecuencias asociadas a su incumplimiento, las cuales se orientan a garantizar la integridad, trazabilidad y efectividad del instrumento. En este sentido, la previsión de mecanismos de subsanación podría desnaturalizar los incentivos del régimen y afectar su adecuada implementación.</p>
55	24/04/2026	ASOPARTES	<p>10. Requisitos de acceso y barreras de entrada El requisito de activos mínimos puede limitar la entrada de nuevos actores.</p> <p>Propuesta: Implementar escala diferenciada: Grandes: 5.001 SMMLV Medianas: 2.000 SMMLV Pequeñas: 500 SMMLV Incorporar definición de tamaño empresarial conforme a la Ley 590 de 2000.</p>	No aceptada	<p>propuesta no se acoge. El requisito de activos mínimos definido en el proyecto responde a la necesidad de garantizar la capacidad técnica, operativa y financiera de los agentes, en función de las obligaciones del régimen.</p> <p>La incorporación de escalas diferenciadas por tamaño empresarial podría afectar la homogeneidad en las condiciones de acceso y su adecuada verificación, mientras que la clasificación de la Ley 590 de 2000 no resulta determinante para los fines específicos de este instrumento.</p>
56	24/04/2026	ASOPARTES	<p>11. Régimen de motopartes – coherencia y aplicabilidad Se identifican riesgos de duplicidad e inaplicabilidad.</p> <p>Propuesta: Establecer que la autorización del régimen de motopartes reemplace y no duplique el Registro de Producción Nacional.</p> <p>Separar completamente las Secciones 3 y 4, eliminando referencias a otros sectores (aeronaves).</p>	Aceptada parcialmente	<p>la autorización del régimen de motopartes no sustituye otros registros existentes, en la medida en que cada instrumento mantiene finalidades propias dentro del esquema de control y verificación.</p> <p>En relación con la referencia a "aeronaves", se acoge el comentario y se realizará el ajuste correspondiente, con el fin de dar mayor claridad y precisión al texto normativo.</p> <p>Finalmente, no se considera procedente la separación absoluta de las Secciones 3 y 4, dado que su articulación responde a criterios de técnica normativa y coherencia del régimen.</p> <p>En consecuencia, el proyecto se ajustará únicamente en el aspecto señalado, manteniendo el resto de la estructura propuesta.</p>
57	24/04/2026	ASOPARTES	<p>12. Condiciones de entrada en vigor del régimen de motopartes Se identifica un vacío crítico:</p> <p>Propuesta: Condicionar la entrada en vigor de la Sección 4 a la publicación del Anexo actualizado de subpartidas.</p> <p>Sin este instrumento, el régimen carece de aplicabilidad efectiva.</p>	No aceptada	<p>se precisa que la Sección 4 del proyecto tiene como propósito la compilación y ordenamiento del régimen de transformación y ensamble en el Decreto 1074 de 2015, capítulo correspondiente, sin que ello implique la introducción de modificaciones sustanciales al régimen vigente en esta materia.</p> <p>En ese sentido, para dicha Sección no se han realizado ajustes de fondo, en la medida en que su contenido se encuentra sujeto a las disposiciones y decisiones adoptadas en el marco de la Comunidad Andina (CAN), respecto de las cuales se mantiene la debida armonización normativa.</p> <p>Por lo anterior, no se considera procedente condicionar su entrada en vigor a la publicación del Anexo de subpartidas, dado que este tiene un carácter instrumental y complementario, sin afectar la aplicabilidad del régimen.</p> <p>En consecuencia, la Sección 4 se mantiene en los términos previstos en el proyecto, en coherencia con el marco andino vigente y su proceso de actualización.</p>
58	24/04/2026	ASOPARTES	<p>13. Reconocimiento de empresas operantes Para evitar afectaciones a la industria existente:</p> <p>Propuesta: Incluir artículo transitorio que reconozca como "empresa operante" a aquellas que acrediten actividad mediante documentos tributarios, contratos o planillas B previas.</p>	No aceptada	<p>no se considera procedente la incorporación de un artículo transitorio en los términos propuestos, en la medida en que el proyecto ya establece criterios objetivos y verificables para la acreditación de la actividad de los agentes dentro del régimen.</p> <p>La definición de condiciones adicionales basadas en múltiples tipos de soportes (documentos tributarios, contratos o planillas) podría generar heterogeneidad en la verificación y afectar la uniformidad de los criterios de validación administrativa.</p> <p>En consecuencia, el proyecto se mantiene en los términos previstos, al considerar que los mecanismos actuales son suficientes para la identificación y reconocimiento de los agentes dentro del régimen.</p>

59	24/04/2026	ASOPARTES	<p>14. Actualización normativa complementaria Se requiere coherencia con normativa vigente.</p> <p>Propuesta:</p> <p>Incluir en el artículo de vigencia la obligación de actualizar la Resolución 2436 de 2016 dentro de los 60 días siguientes.</p>	No aceptada	<p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece el comentario y se permite precisar que el presente proyecto de decreto tiene como finalidad la creación y regulación de un instrumento específico de política pública, en el marco de las competencias asignadas al Gobierno nacional en materia de comercio exterior e industrial.</p> <p>En ese sentido, si bien se reconoce la importancia de la coherencia normativa, la inclusión de una obligación expresa en el artículo de vigencia para modificar o actualizar actos administrativos de carácter general, como resoluciones, no resulta procedente desde el punto de vista de la técnica normativa. Lo anterior, en la medida en que los decretos reglamentarios no constituyen el mecanismo idóneo para imponer mandatos específicos de modificación normativa a otros actos administrativos, cuya expedición, revisión o actualización corresponda a las autoridades competentes en ejercicio de sus funciones y dentro de los procedimientos establecidos.</p> <p>Además, la administración cuenta con herramientas ordinarias para garantizar la armonización del ordenamiento jurídico, por lo que la eventual actualización de la Resolución 2436 de 2016 podrá evaluarse en el marco de la gestión regulatoria del sector sin que sea necesario establecer un mandato nerentorio en el presente decreto.</p>
60	24/04/2026	ASOPARTES	<p>15. Competitividad frente a importaciones Se evidencia una desventaja estructural del ensamble nacional.</p> <p>Propuesta:</p> <p>Evaluar la implementación de 0% arancel para subpartidas 9801 como medida de mediano plazo para fortalecer la competitividad.</p>	No aceptada	<p>no se considera procedente incorporar dicha medida en el marco del presente proyecto, en la medida en que las decisiones arancelarias asociadas a las subpartidas 9801 responden a una política comercial de carácter integral, que debe ser evaluada en escenarios específicos y con un alcance transversal para el conjunto de la política de comercio exterior.</p> <p>El proyecto se enmarca en el objetivo de promover el ensamble de tecnologías limpias mediante instrumentos regulatorios sectoriales, sin que ello implique la modificación de los niveles arancelarios vigentes.</p> <p>En consecuencia, la propuesta no se acoge, manteniéndose el enfoque del proyecto orientado a fortalecer la competitividad a través de los mecanismos previstos en el régimen, en coherencia con la política pública aplicable.</p>
61	24/04/2026	ASOPARTES	<p>16. Espacio de articulación institucional Se propone la instalación de una mesa técnica sectorial con participación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIAN y los actores del sector, que permita ajustar la implementación del régimen con base en evidencia y realidades operativas.</p>	Aceptada parcialmente	<p>En atención a al comentario, es pertinente señalar que el diseño del instrumento se fundamenta en análisis técnicos, sectoriales y de política pública que sustentan la pertinencia de su adopción y sus condiciones de implementación, por lo que el proceso de publicación para comentarios tiene como finalidad garantizar la participación de los actores interesados y recoger observaciones que permitan fortalecer el instrumento, las cuales son debidamente analizadas en el marco del presente trámite regulatorio. Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno continuará promoviendo espacios de diálogo y articulación con los diferentes actores de la cadena productiva durante la fase de implementación y seguimiento del instrumento, con el propósito de evaluar su evolución y efectos sobre el desarrollo de capacidades industriales y encadenamientos productivos en consecuencia, no se acoge la solicitud de aplazamiento de la expedición de la norma en los términos propuestos.</p>


NUBIA LOPEZ MORALES
 Subdirectora de Prácticas Comerciales
 Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros,
 Arancelarios y Comercio Exterior