



Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

Código: GJ-FM-006

Versión: 00

Vigencia: 30/10/2020

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 medio del cual se crea el Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E), y se crea el Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), y se dictan otras disposiciones"
Objetivo del proyecto de regulación	Establecer disposiciones arancelarias, aduaneras, técnicas e industriales aplicables a la importación, transformación, producción y ensamble de vehículos Híbridos eléctricos EnchufablesPHEV, de Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida-E-REV, de vehículos eléctricos de batería-BEV, y Vehículo híbrido completo (FHEV), con el fin de promover el desarrollo de la
Fecha de publicación del informe	13/05/2026

5

Tiempo total de duración de la consulta:	Diez (10) días
Fecha de inicio	17/04/2026
Fecha de finalización	26/04/2026
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	comitetripiea@mincit.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes	7
Número total de comentarios recibidos	46
Número de comentarios aceptados	1
Número de comentarios aceptados parcialmente	6
Número de comentarios no aceptados	39
Número total de artículos del proyecto	42
Número total de artículos del proyecto con comentarios	21
Número total de artículos del proyecto modificados	9

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	
1	24/04/2026	ANDI	<p>Necesidad de unificar la incorporación de vehículos híbridos completos (FHEV) a lo largo del texto: Inicialmente identificamos la incorporación de los vehículos híbridos completos (FHEV) de manera clara en el marco del decreto, tanto en los considerandos como en el alcance que da el artículo del objeto; sin embargo, hay algunos apartes del decreto en los que no se hace expresa la inclusión de esta tecnología. A continuación, compartimos los incisos en los cuales identificamos que hace falta incluir a los vehículos híbridos completos (FHEV) dentro del proyecto de decreto:</p> <p>Título del Decreto: Por medio del cual se crea el Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E), se crea el Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable, Completa y Eléctrica (INPIMHEL), y se dictan otras disposiciones</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Cuota de importación: Mecanismo de política industrial que establece el número de Vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables- PHEV, Vehículos Híbridos Eléctricos Completos- FHEV, y de Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida-EREV, que pueden importar durante la fase de implementación del Instrumento INPIMHEL. (...)</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Tratamiento arancelario: Régimen transitorio por el que se garantiza que el componente técnico inicial será utilizado únicamente para la fabricación o ensamble de los vehículos Híbridos Eléctricos Híbridos Eléctricos Enchufables- PHEV, Vehículos Híbridos Eléctricos Completos- FHEV, y de Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida-E-REV y de vehículos eléctricos de Batería-BEV clasificados en las subpartidas 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.60.10.00, 8704.60.90.00 importados para el proyecto en el marco del instrumento INPIMHEL y para la subpartida 8706.00.91.20 destinados para el ensamble de los anteriores vehículos.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. CKD - Completely Knocked Down: Vehículo PHEV, FHEV, E-REV o BEV importado con el nivel de desensamble señalado en el (Artículo 4) del presente decreto, destinado a ser ensamblados localmente en una planta ubicada en el país, mediante procesos industriales de integración, alistamiento y control de calidad, hasta obtener el vehículo completo.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. SKD - Semi Knocked Down: Vehículo PHEV, FHEV, E-REV o BEV importado con el nivel de desensamble señalado en el (Artículo 4.) del presente decreto, en conjuntos y subconjuntos preensamblados, que requiere operaciones locales de ensamble, integración, ajuste y verificación técnica en una planta ubicada en el país para obtener el vehículo completo.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. CBU - Completely Built Unit: Vehículo PHEV, FHEV, E-REV o BEV totalmente ensamblado en origen, que ingresa al país como unidad completa y terminada, listo para su comercialización o uso, sin requerir procesos de ensamble o integración productiva local, constituyéndose en el producto final.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos PHEV, EREV o BEV (RTE-E): Es el mecanismo mediante el cual se establece el ensamble de vehículos PHEV, FHEV, E-REV o BEV otorgando beneficios en materia de gravámenes arancelarios. Dichos beneficios se aplicarán a los vehículos completos e incompletos clasificados en las partidas</p>	Aceptada parcialmente	En consecuencia, se acoge la recomendación de revisar e incorporar de manera explícita la referencia a los vehículos FHEV en los apartes señalados, para los que sea el caso.
2	24/04/2026	ANDI	<p>Artículo 1 - Claridad en las definiciones del proyecto para mejor lectura: Solicitamos que en el Artículo 2° del Proyecto de Decreto las definiciones de vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV) y vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) puedan ser incluidas como incisos de la definición de vehículo eléctrico híbrido. El objetivo de la redacción propuesta es que al momento de implementar lo dispuesto en el Parágrafo del Artículo 3° y materializar el desdoblamiento arancelario, las subpartidas de los PHEV y FHEV efectivamente deriven de la definición de vehículo eléctrico híbrido propuesta en el Artículo 2°. De no hacerse este ajuste de forma, se puede llegar a afectar el alcance de la implementación, ya que no existiría una diferenciación clara y evidente entre los híbridos completos y las tecnologías micro y mild.</p> <p>Propuesta ANDI: "Artículo 2. Definiciones. Para los efectos del presente Decreto, se adoptan las siguientes definiciones: (...) 2.Vehículo eléctrico híbrido (HEV): Vehículo que, para su propulsión, utiliza de forma alternada o simultáneamente, un motor de combustión interna y uno o más motores eléctricos. Cada tipo de motor debe estar en condiciones de propulsar de manera autónoma el vehículo. 2.1. Vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV): vehículo eléctrico híbrido que puede cargarse desde una fuente externa. 2.2. Vehículos Híbridos Eléctricos Completos (FHEV): vehículo eléctrico híbrido que no puede cargarse desde una fuente externa. (...)"</p>	No aceptada	<p>no se acoge la propuesta, en la medida en que la estructura actual del decreto establece definiciones independientes para cada tecnología, lo cual permite delimitar de manera clara su alcance técnico, operativo y regulatorio dentro del instrumento.</p> <p>Esta aproximación responde a la necesidad de:</p> <p>Mantener precisión normativa en la identificación de cada tipo de vehículo Facilitar su tratamiento diferenciado en disposiciones arancelarias y operativas Evitar posibles ambigüedades en la aplicación del régimen, especialmente en lo relacionado con las subpartidas arancelarias y los mecanismos de control</p> <p>Adicionalmente, la diferenciación entre tecnologías híbridas (incluyendo PHEV y FHEV) frente a otras categorías como microhíbridos o mild hybrids no depende de su ubicación dentro de una misma definición, sino de las características técnicas específicas ya descritas en el articulado.</p> <p>En ese sentido, se considera que la redacción vigente garantiza la claridad necesaria para la correcta implementación del decreto, sin que resulte necesario modificar la estructura de las definiciones en los términos propuestos.</p>

3	24/04/2026	ANDI	<p>Literal a) del artículo 9 - Limitación a la importación de vehículos de carga para proteger la producción nacional y autorización para el uso de cuotas durante la duración del reconocimiento del instrumento: Si bien acompañamos la propuesta del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en el Artículo 9° en el cual dictaminan que las cuotas de importación de vehículos asignada a cada solicitante estarán sujetas a la inversión certificada acreditada por cada potencial beneficiario.</p> <p>De manera puntual y exclusiva para vehículos de carga, nos permitimos proponer la siguiente tabla:</p> <table border="1" data-bbox="615 318 1013 391"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Couta Maxima</th> <th>Partidas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2026</td> <td>Hasta 100 Unidades</td> <td>87.04, 87.06</td> </tr> <tr> <td>2027</td> <td>Hasta 100 Unidades</td> <td>87.04, 87.06</td> </tr> </tbody> </table> <p>Solicitamos que las cuotas habilitadas en el Decreto puedan ser usadas para la importación de los vehículos clasificados bajo las subpartidas 8704.60.10.00, 8704.60.90.00, 8706.00.91.20, y 8706.00.92.40 En efecto, esta medida protege el ensamble de los vehículos del segmento de carga ante comercializadores mayoritarios que cada vez tienen una participación mayor en el mercado automotor.</p> <p>Asimismo, solicitamos que se elimine la prohibición de acumulación de las cuotas durante la vigencia del instrumento, de manera que, las cuotas recibidas por el beneficiario entre 2026 y 2027, en caso de no ser utilizadas en su totalidad, puedan utilizarse en los años siguiente. Las inversiones de la industria automotriz son estacionales, por lo que no responden a una lógica de ejecución completa e inmediata.</p> <p>Esta solicitud se encuentra en armonía con lo estipulado en el artículo 19 del proyecto de decreto, "Duración del reconocimiento".</p>	Año	Couta Maxima	Partidas	2026	Hasta 100 Unidades	87.04, 87.06	2027	Hasta 100 Unidades	87.04, 87.06	No aceptada	<p>no se acoge la solicitud de establecer un tratamiento específico para vehículos de carga mediante la inclusión de subpartidas arancelarias particulares dentro del esquema de cuotas, en la medida en que el diseño del instrumento contempla un cupo de importación de carácter general, y no segmentado por categorías de vehículos.</p> <p>En este sentido, la incorporación de tratamientos diferenciados por tipo de vehículo, como el segmento de carga, resultaría contraria a la lógica general del instrumento y podría generar rigideces o desequilibrios en su implementación.</p> <p>Por otra parte, en relación con la solicitud de permitir la acumulación de cuotas durante la vigencia del instrumento, esta tampoco se acoge, por cuanto el esquema actual está orientado a garantizar la ejecución progresiva y verificable de las inversiones, así como el uso eficiente de los cupos asignados en cada periodo.</p> <p>En consecuencia, la observación no se acoge, manteniéndose la estructura general del artículo conforme a lo previsto en el proyecto de decreto.</p>
Año	Couta Maxima	Partidas												
2026	Hasta 100 Unidades	87.04, 87.06												
2027	Hasta 100 Unidades	87.04, 87.06												
4	24/04/2026	ANDI	<p>Propuesta ANDI:</p> <p>a) En el marco del Instrumento INPIMHEL, se autorizarán cuotas de importación exclusivamente para vehículos Híbridos eléctricos EnchufablesPHEV, de Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida-E-REV, de vehículos eléctricos de batería-BEV, y Vehículo híbrido completo (FHEV), siempre que se cumplan las condiciones establecidas para ser beneficiario del instrumento. Las cuotas del INPIMHEL se implementarán conforme al siguiente calendario y con un arancel del cinco (5 %).</p> <p>Año Cuota máxima 2026 Año Cuota máxima 2026 Hasta 20.000 unidades Hasta 20.000 unidades</p> <p>Estas cuotas se aplican exclusivamente para la importación de vehículos Híbridos eléctricos Enchufables- PHEV, de Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida-E-REV, de vehículos eléctricos de batería-BEV, y Vehículo híbrido completo (FHEV), clasificados en las subpartidas 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.60.10.00, 8704.60.90.00, y para las subpartidas 8706.00.91.20, y 8706.00.92.40, destinados a los vehículos de las subpartidas anteriores.</p> <p>Estas cuotas se aplican exclusivamente para la importación de vehículos Híbridos eléctricos Enchufables- PHEV, de Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida-E-REV, de vehículos eléctricos de batería-BEV, y Vehículo híbrido completo (FHEV), clasificados en las subpartidas 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00.</p> <p>De igual forma, podrán ser usadas sin que en ningún caso excedan las 100 unidades del total de los cupos asignados, para la importación de las subpartidas 8704.60.10.00, 8704.60.90.00, y para las subpartidas 8706.00.91.20, y 8706.00.92.40,</p>	No aceptada	<p>No se acoge la propuesta, en la medida en que el diseño actual del instrumento no contempla una estructuración de las cuotas con base en una definición exhaustiva y cerrada de subpartidas arancelarias, ni la incorporación de tratamientos diferenciados o limitaciones específicas por tipo de vehículo dentro del cupo asignado.</p> <p>La propuesta presentada introduce:</p> <p>Una enumeración detallada y reiterativa de subpartidas, que puede generar rigidez normativa y riesgos de desactualización frente a cambios en la nomenclatura arancelaria, Duplicidades en la redacción, que afectan la claridad y técnica normativa del artículo, Y un tratamiento diferenciado para ciertos segmentos (como vehículos de carga) mediante límites específicos dentro del cupo, lo cual no es consistente con el enfoque general del instrumento.</p> <p>En este sentido, el esquema vigente se fundamenta en un cupo de carácter general, asociado al cumplimiento de las condiciones del instrumento, sin segmentaciones internas ni restricciones adicionales por categoría de vehículo, lo que permite mayor flexibilidad en su implementación y evita distorsiones en el acceso a los beneficios.</p> <p>Adicionalmente, la definición de las subpartidas aplicables y su tratamiento arancelario ya se encuentra desarrollada en otras disposiciones del decreto, por lo cual no se considera necesario reiterarlas ni redefinirlas en los términos propuestos.</p> <p>En consecuencia, se considera que la redacción actual del artículo garantiza un marco más claro, flexible y coherente con los objetivos del instrumento, por lo que la propuesta no se acoge.</p>									
5	24/04/2026	ANDI	<p>Parágrafo 2° del literal a del artículo 9° - Respecto a este parágrafo identificamos que, dado el alcance del decreto, incluir un tope porcentual condicionado al monto de inversión representa una barrera para la atracción de nuevos proyectos industriales al país. La consecuencia directa es un desaprovechamiento de un instrumento que busca potencializar la industria nacional. Es por esa razón que, solicitamos la eliminación de este inciso con el fin de evitar cualquier tipo de consecuencia directa e indirecta que pueda manifestarse en la atracción de nuevas inversiones.</p> <p>Propuesta ANDI</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de la Dirección de Comercio Exterior, asignará y supervisará los cupos de que trata el presente artículo de manera proporcional a la inversión efectivamente realizada por cada beneficiario, debidamente certificada mediante el correspondiente certificado de inversión.</p> <p>En consecuencia, el cupo máximo anual será distribuido entre los solicitantes que cumplan los requisitos establecidos, en proporción al porcentaje de inversión certificada que cada uno acredite.</p> <p>No se podrá recibir por parte de los beneficiarios por concepto de diferimiento arancelario más del 30% del monto de la inversión, previa verificación del cumplimiento de las obligaciones técnicas, industriales, ambientales y de trazabilidad del beneficiario, así como del avance del Plan de Desarrollo Industrial Inicial (PDII) y del plan de inversión.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Se acoge la observación en el sentido de ajustar la redacción del parágrafo, con el fin de mejorar la claridad del mecanismo de asignación de cupos y su relación con la inversión efectivamente ejecutada por los beneficiarios. sin que ello implique eliminar los mecanismos de control necesarios para la adecuada implementación del instrumento.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de la Dirección de Comercio Exterior, asignará y supervisará los cupos de que trata el presente artículo de manera proporcional a la inversión efectivamente realizada por cada beneficiario, debidamente certificada mediante el correspondiente certificado de inversión.</p> <p>En consecuencia, el cupo máximo anual será distribuido entre los solicitantes que cumplan los requisitos establecidos, en proporción al porcentaje de inversión certificada que cada uno acredite.</p> <p>No se podrá recibir por parte de los beneficiarios por concepto de diferimiento arancelario más del 30% del monto de la inversión, previa verificación del cumplimiento de las obligaciones técnicas, industriales, ambientales y de trazabilidad del beneficiario, así como del avance del Plan de Desarrollo Industrial Inicial (PDII) y del plan de inversión.</p>									
6	24/04/2026	ANDI	<p>Parágrafo 5° del literal a del artículo 9° - Sobre este apartado, observamos que, con la redacción actual, es claro que la asignación está relacionada con la participación de las inversiones ejecutadas y certificadas de cada beneficiario en la inversión total; sin embargo, identificamos un aparte que podría generar alguna contradicción o confusión en la aplicación de la regla. En efecto, si bien en otros apartados se especifica que estas cuotas están sujetas a la inversión certificada, lo dispuesto en este parágrafo genera ciertas dudas sobre la manera en la cual va a otorgarse este beneficio, dado que, relaciona la asignación de las cuotas directamente al PDII.</p> <p>Vemos que de esta forma queda incorporado desde el inicio del artículo el sentido de la norma. El fin último de esta redacción es poder otorgar claridad y precisión sobre el requisito principal para el acceso a las cuotas dispuestas y habilitados en los primeros dos años del Decreto.</p> <p>PROPUESTA ANDI</p> <p>Parágrafo 5. Para efectos de la asignación de los cupos previstas en el presente artículo, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo definirá un cronograma anual para la presentación de solicitudes por parte de todos los beneficiarios, siempre y cuando se acredite el avance en la ejecución de los PDII y las inversiones comprometidas. Dicho criterio de prelación se aplicará sin perjuicio de los demás requisitos y obligaciones previstos en el Instrumento INPIMHEL.</p> <p>Las cuotas asignadas al beneficiario del instrumento se corresponderán con las solicitadas por el beneficiario en el PDII, las cuales serán autorizadas conforme a los requisitos de este Decreto.</p> <p>"La asignación de los cupos se realizará de manera proporcional a la inversión ejecutada entre los beneficiarios de acuerdo con el monto total de las inversiones semestralmente y acorde con la disponibilidad presupuestal."</p>	No aceptada	<p>No se acoge la propuesta, en la medida en que la redacción actual del decreto no genera contradicción entre los criterios señalados, sino que establece una relación complementaria entre:</p> <p>El PDII, como instrumento de planeación y soporte de las solicitudes de cupo, y La inversión ejecutada y certificada, como criterio determinante para la asignación efectiva de los mismos</p> <p>En este sentido, el PDII no constituye un criterio autónomo de asignación, sino un elemento que permite estructurar, sustentar y programar las solicitudes presentadas por los beneficiarios, en coherencia con sus compromisos de inversión.</p> <p>Por su parte, la asignación de los cupos continúa fundamentándose en la inversión efectivamente ejecutada, conforme a lo dispuesto en el artículo, garantizando así la correcta aplicación del principio de proporcionalidad entre beneficiarios.</p> <p>En consecuencia, se considera que la redacción vigente proporciona la claridad necesaria para la implementación del instrumento, sin que resulte necesario incorporar ajustes adicionales en los términos propuestos.</p>									

7	24/04/2026	ANDI	<p>Artículo 23, 37 y 40 - Por otra parte, solicitamos respetuosamente que el presente Proyecto de Decreto defina de manera muy clara la obligatoriedad de la reglamentación de los elementos contemplados en sus Artículo 23, 37 y 40, esto incluye:</p> <p>6.1. Los procedimientos de acceso. 6.2. Los mecanismos de evaluación de proyectos. 6.3. Las metodologías de cálculo de beneficios. 6.4. Los criterios de verificación de inversión e integración nacional. 6.5. Los esquemas de control y trazabilidad. 6.6. Los parámetros técnicos del Plan de Desarrollo Industrial Inicial (PDII). 6.7. La administración de cupos y demás condiciones operativas para la materialización de INPIMHEL y RTE-E.</p> <p>Es importante manifestar que la viabilidad de los nuevos proyectos industriales por parte de las casas matrices depende directamente de un ecosistema jurídico robusto, estable y predecible. Para las decisiones de inversión en el ensamble de tecnologías PHEV, FHEV, E-REV y BEV, por lo que la industria requiere que las reglas de juego sean claras, estables en el largo plazo y técnicamente seguras. La ausencia de definiciones precisas en esta etapa regulatoria pondría en riesgo la ejecución de las inversiones que este Decreto pretende atraer y consolidar.</p>	No aceptada	<p>No se acoge la propuesta, en la medida en que el nivel de detalle solicitado corresponde a aspectos propios de la reglamentación operativa e implementación administrativa del instrumento, los cuales no necesariamente deben ser desarrollados de manera exhaustiva en el presente decreto.</p> <p>El proyecto normativo establece los lineamientos generales, criterios habilitantes y estructura del instrumento, permitiendo que los aspectos técnicos, metodológicos y procedimentales señalados (tales como mecanismos de evaluación, verificación, control, trazabilidad y parámetros del PDII) sean definidos posteriormente a través de:</p> <p>Actos administrativos complementarios, Manuales operativos, Lineamientos técnicos expedidos por las entidades competentes,</p> <p>lo cual permite una mayor flexibilidad y capacidad de ajuste conforme a la evolución del instrumento y las dinámicas del sector.</p>
8	24/04/2026	ANDI	<p>Artículos 32 y 33 de RTE-E - En esa misma línea, puntualmente sobre los artículos 32 y 33 de RTE-E, proponemos los siguientes ajustes con el fin de garantizar que el instrumento pueda ser implementado y utilizado de la mejor manera por parte de los potenciales beneficiario.</p> <p>Artículo 32. Habilitación del depósito de transformación y ensamble. Una vez que el solicitante haya obtenido la autorización inicial para operar en el régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E) por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de la Dirección de Comercio Exterior, el usuario deberá solicitar ante la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) la habilitación del depósito de transformación y ensamble correspondiente, conforme a las disposiciones que tenga la DIAN y la normativa aduanera vigente.</p> <p>Dicha habilitación permitirá el ingreso, almacenamiento y uso de los bienes importados bajo CKD, SKD o bajo la subpartida específica del componente/pieza, cuando sea declarado individualmente, de los vehículos clasificados por las subpartidas arancelarias 8703.40.10.00, Esta creación de partida y desdoblamiento habilitan la nacionalización de los vehículos de una manera agrupada dependiendo de la forma en que se haya importado el material CKD o SKD y establece que la importación se debe hacer en conjunto CKD SKD por las subpartidas de los vehículos, limitando la importación pieza a pieza (clasificación por cada tipo de pieza) y finalizando el régimen por el capítulo 98. Esta limitación repercute en el esquema logístico y aduanero, dado que, las piezas son importadas como CKD y SKD con la subpartida 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8703.80.10.00 8703.80.90.00, 8704.60.10.00, 8704.60.90.00, 8706.00.91.20, 8706.00.92.40, exclusivamente para las actividades de ensamble, integración, alistamiento, validación técnica y puesta en marcha de los vehículos autorizados, y posterior nacionalización bajo las subpartidas arancelarias 9803.10.00.00 o 9803.20.00.00, según el caso. .</p> <p>Paragrafo 1. Artículo 33. A más tardar el 1 de julio agosto de cada año, las empresas ensambladoras deberán remitir a la Dirección de Comercio Exterior el reporte correspondiente al primer semestre del respectivo año, con la información señalada en los numerales 1 a 6 del presente artículo. El cierre a 30 de junio se hace durante las primeras semanas de julio. De manera que, se hace inviable tener listo el reporte del primer semestre al día siguiente. Se solicita poder tener a disposición de un mes como mínimo para la elaboración del reporte y la certificación del revisor fiscal.</p> <p>Artículo 33 (nuevo párrafo) Parágrafo 4. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo reglamentará posterior a la entrada en vigencia del presente Decreto los niveles de integración de contenido local que deben cumplir los potenciales beneficiarios del instrumento de RTE-E. De la misma forma en la cual se dictaminan los porcentajes de integración de contenido local para INPIMHEL, es clave que se tenga esta misma claridad para el uso del instrumento RTE-E creado en el presente Decreto.</p>	Acceptada parcialmente	<p>En relación con el artículo 32, el esquema previsto para la habilitación de depósitos y el manejo de importaciones bajo modalidades CKD y SKD responde a la estructura del régimen de transformación y ensamble en concordancia con la normativa aduanera vigente, garantizando trazabilidad, control y adecuada clasificación de los bienes. La limitación señalada hace parte del diseño del instrumento y resulta necesaria para asegurar la correcta operación del régimen, por lo cual no se considera procedente flexibilizarla en los términos propuestos y adicionar la homologación del depósito para quien ya lo tenga autorizado. Respecto al parágrafo del artículo 33, relacionado con los plazos de reporte, se considera que los tiempos establecidos son razonables y acordes con las necesidades de seguimiento y control del instrumento, permitiendo a la administración contar con información oportuna para la toma de decisiones. En este sentido, no se evidencia la necesidad de ampliar los plazos definidos en el proyecto de decreto.</p> <p>Artículo 37. Reglamentación del Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E). El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo reglamentará el Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E) mediante resolución de carácter general, en la cual definirá los lineamientos, condiciones, metodologías y procedimientos necesarios para su adecuada implementación, operación, seguimiento y control.</p> <p>Para estos efectos, el Ministerio podrá establecer, ajustar o actualizar, entre otros, los procedimientos de solicitud, evaluación, autorización y renovación del régimen, los mecanismos para la asignación y administración de cupos de importación bajo la modalidad SKD, así como las metodologías de cálculo del valor de producción (VPRO) y de los beneficios asociados.</p> <p>Así mismo determinará los lineamientos y condiciones aplicables a los niveles de integración de contenido local en el marco del Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E)., Para tal efecto, se podrán definir esquemas de incorporación progresiva de contenido nacional, considerando la naturaleza de los proyectos, su nivel de desarrollo industrial, las condiciones del mercado y la disponibilidad de capacidades productivas en el país, dichos lineamientos deberán ser consistentes con los objetivos del presente decreto, en particular con el fortalecimiento de la industria nacional, la transferencia tecnológica y la generación de valor agregado.</p> <p>Igualmente, podrá definir los criterios técnicos para la verificación del cumplimiento de los porcentajes de integración de material productivo nacional, los lineamientos aplicables a los programas de producción, los esquemas de trazabilidad de materiales CKD y SKD, y las condiciones para la presentación, validación y seguimiento de los reportes de información por parte de los beneficiarios.</p> <p>El Ministerio podrá modificar, actualizar o complementar la reglamentación del RTE-E en función de la evolución tecnológica del sector automotor, las dinámicas del mercado, la política industrial del país, la disponibilidad fiscal y los compromisos internacionales asumidos por Colombia.</p>
9	24/04/2026	ANDI	<p>Artículo 38 - Acumulación de beneficios y de variables de cumplimiento entre instrumentos. En la lectura integral del proyecto se lee en el artículo 38 la imposibilidad de poder sumar beneficios otorgados por las diferentes políticas de gobierno, pero dada la ubicación del texto del artículo, no es claro si esto se refiere al beneficio INPHIMEL al Programa de RTE-E.</p> <p>En la lectura preliminar hecha, consideramos que el artículo debe aplicar de manera exclusiva al beneficio INPIMHEL; pero no al RTE-E, ya que se trata de un régimen cuyo beneficio es la importación con beneficio arancelario de material SKD para la producción local de vehículos de las tecnologías contempladas en la norma, no la importación de vehículos terminados (CBU) con beneficio arancelario, como sí sucede en INPIMHEL. Comprendemos y acompañamos el espíritu de la imposibilidad de acumular beneficios en el caso de INPIMHEL, pero consideramos que, en el caso de RTE-E, al ser un régimen pensado para la fase de implementación del ensamble local de tales vehículos, similar a lo que actualmente son PROFIA y Transformación y/o Ensamble, no debería aplicarse, so pena de debilitar su capacidad de jalonamiento industrial.</p>	No aceptada	<p>No se acoge la propuesta de excluir al régimen RTE-E de la restricción prevista en el artículo, en la medida en que el propósito de dicha disposición es precisamente evitar la acumulación simultánea de beneficios derivados de distintos instrumentos sobre un mismo proyecto, operación o actividad económica.</p> <p>Si bien el INPIMHEL y el RTE-E cuentan con naturalezas y mecanismos operativos diferenciados, ambos forman parte de una estrategia integral de promoción industrial y contemplan beneficios asociados a tratamientos preferenciales en materia de importación y gravámenes arancelarios. En ese sentido, permitir la acumulación de beneficios entre instrumentos podría generar:</p> <p>En consecuencia, se considera que la restricción establecida en el artículo 38 resulta necesaria para asegurar un uso equilibrado, transparente y controlado de los beneficios contemplados en el proyecto de decreto, por lo que la propuesta no se acoge.</p>
10	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.1. Inclusión de vehículos híbridos no enchufables (FHEV) como beneficiarios del RTE-E y del INPIMHEL.</p> <p>El Proyecto incorpora a los vehículos híbridos completos (FHEV), que utilizan combustibles fósiles como fuente primaria de energía, dentro del alcance del RTE-E y del INPIMHEL. Esta inclusión riñe con el propio objeto del Instrumento, cuyo nombre se refiere expresamente a movilidad "híbrida enchufable y eléctrica", y con el marco de las Leyes 1964 de 2019 y 2486 de 2025, que privilegian la electromovilidad plena y la movilidad enchufable.</p> <p>Además, desnaturaliza el objetivo del instrumento, en la medida en que amplía la base de beneficiarios de manera fiscalmente onerosa. Dado que el contingente es limitado, esta ampliación implica que el beneficio debe distribuirse entre un mayor número de tecnologías, lo que reduce la disponibilidad efectiva de cupos para vehículos de cero y bajas emisiones, que son los que concentran el mayor impacto ambiental. En la práctica, los recursos terminan asignándose también a tecnologías que dependen de combustibles fósiles, en lugar de focalizarse en aquellas de verdaderas cero emisiones.</p> <p>Esta inclusión resulta, inconsistente con la propia Memoria Justificativa. En su sección 1.3, al describir las tendencias globales, se reconoce un "mayor escrutinio técnico de los vehículos PHEV, en respuesta a consideraciones de sostenibilidad fiscal, equidad y desempeño ambiental real". Esto indica que, incluso respecto de tecnologías enchufables, la tendencia internacional es a revisar y, en algunos casos, restringir los incentivos.</p> <p>En ese contexto, resulta incoherente que el Proyecto amplíe el alcance del instrumento a vehículos no enchufables (FHEV), que presentan un menor impacto ambiental. La Memoria, además, describe la expansión de incentivos únicamente respecto de BEV y PHEV, sin aportar soporte técnico que justifique la inclusión de los FHEV. Se solicita excluir a los FHEV del ámbito del RTE-E y del INPIMHEL, tanto en el artículo 9 como en las definiciones del artículo 2.</p>	No aceptada	<p>La observación no se acoge, toda vez que la inclusión de los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) dentro del RTE-E y del INPIMHEL responde a un enfoque de transición tecnológica gradual y fortalecimiento industrial, en línea con la política pública de transición energética y reindustrialización del país. Ni la Ley 1964 de 2019 ni la Ley 2486 de 2025 excluyen expresamente a los FHEV de instrumentos de promoción industrial y tecnológica. Por el contrario, el marco normativo permite al Gobierno nacional adoptar mecanismos orientados a incentivar tecnologías de menores emisiones y promover la modernización del sector automotor.</p> <p>Asimismo, los FHEV constituyen tecnologías de transición que contribuyen a la reducción progresiva de emisiones frente a vehículos de combustión convencional, favoreciendo procesos de adaptación industrial, transferencia tecnológica e inversión productiva.</p> <p>No se evidencia contradicción con la Memoria Justificativa, pues las referencias a tendencias internacionales e impuestos de incentivos no implican la exclusión de tecnologías híbridas completas. Además, el Proyecto es consistente con las competencias del Estado para definir instrumentos de política industrial y económica conforme a los artículos 333 y 334 de la Constitución Política y no contraviene la normativa de la Comunidad Andina.</p> <p>En consecuencia, no se modifica el Proyecto respecto de la inclusión de los vehículos híbridos.</p>
11	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.2. Expresión "no acumulables año a año" del literal a) del artículo 9</p> <p>El literal a) del artículo 9 mantiene la expresión "no acumulables año a año". Esa expresión es innecesaria, pues la regla natural de los contingentes arancelarios anuales es la no acumulación, y ambigua, ya que puede interpretarse en el sentido de que las solicitudes en trámite al cierre de cada vigencia se pierden por razón del vencimiento anual, lo que resulta desproporcionado y afecta la seguridad jurídica de los operadores. Se solicita eliminar la expresión o, en su defecto, precisar que la no acumulación no afecta las solicitudes en trámite al cierre de cada vigencia ni los saldos derivados de causas no imputables al beneficiario.</p>	No aceptada	<p>La expresión "no acumulables año a año" se mantiene porque permite precisar el carácter anual, transitorio y condicionado de las cuotas de importación del INPIMHEL, evitando interpretaciones que permitan trasladar automáticamente saldos entre vigencias.</p> <p>Asimismo, la disposición es coherente con la naturaleza anual de los cupos y con los mecanismos de seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones del instrumento.</p> <p>Finalmente, la redacción propuesta no implica la pérdida automática de solicitudes en trámite ni desconoce las garantías del procedimiento administrativo aplicable, por lo que no se considera necesaria su</p>

12	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.3. Parágrafo 2 del artículo 9. Cupo proporcional a la inversión y tope del 30%</p> <p>El parágrafo 2 del artículo 9 introduce dos reglas nuevas: el cupo asignado a cada beneficiario será "proporcional a la inversión efectivamente realizada"; y los beneficiarios no podrán recibir por concepto de diferimiento arancelario "más del 30 % del monto de la inversión". Ambas reglas son problemáticas en su redacción actual. No se define la metodología de cálculo de la "inversión efectivamente realizada", ni la oportunidad o el procedimiento de verificación, esto es, si es previa, concomitante o posterior a la asignación del cupo, ni los efectos de una eventual desviación entre inversión proyectada y ejecutada. El tope del 30 % carece de justificación técnica en la Memoria Justificativa y, sin reglas claras, puede producir reducciones o eliminaciones ex post del cupo, con efectos equivalentes a los de un cambio retroactivo de reglas. Además, estas reglas refuerzan un esquema de asignación cerrado del contingente, sin considerar la participación de otros operadores en el mercado.</p> <p>Se solicita precisar la metodología de cálculo del cupo proporcional, establecer plazos y procedimientos claros de verificación, y aclarar que la aplicación del tope del 30% se efectúa sobre bases ciertas y al cierre de cada vigencia, sin efectos retroactivos sobre beneficios ya ejecutados.</p>	Aceptada	<p>Con el fin de fortalecer el instrumento y brindar mayor claridad sobre los criterios de asignación y verificación de los cupos, se procederá a modificar el parágrafo 2 del artículo 9, precisando los aspectos relacionados con la metodología de cálculo de la inversión efectivamente realizada, los mecanismos de verificación por parte de la autoridad administradora</p> <p>Asimismo, se aclarará que las verificaciones y controles correspondientes se realizarán conforme a las condiciones definidas en el acto administrativo respectivo, sin afectar beneficios previamente ejecutados bajo las condiciones vigentes al momento de su otorgamiento.</p>
13	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.4. Parágrafo 3 del artículo 9. Mercancías ya importadas o en zona franca</p> <p>La apertura a mercancías ya importadas o introducidas en zona franca, siempre que cumplan las condiciones del régimen, es una medida positiva que recoge parcialmente la realidad comercial del sector. No obstante, el texto actual no precisa los plazos máximos desde la importación o introducción a zona franca dentro de los cuales procede el beneficio; el tratamiento del IVA y demás tributos aduaneros y los ajustes aplicables; los efectos sobre mercancías introducidas a zona franca antes de la expedición del decreto; ni la forma de acreditar la trazabilidad del bien.</p> <p>Se solicita desarrollar estos aspectos para garantizar seguridad jurídica y permitir la utilización efectiva de inventarios ya existentes en el mercado, en línea con la dinámica real de las operaciones comerciales.</p>	No aceptada	<p>No se acepta la observación.</p> <p>El parágrafo 3 del artículo 9 establece una habilitación general para que las mercancías previamente importadas o ubicadas en zona franca puedan acogerse al beneficio, siempre que cumplan las condiciones previstas en el instrumento, garantizando así flexibilidad operativa y continuidad en la implementación de los proyectos industriales. Los aspectos relacionados con trazabilidad, verificación, tratamiento aduanero y control serán desarrollados y aplicados conforme al marco normativo aduanero vigente y a los procedimientos administrativos correspondientes, por lo que no se considera necesario incorporar un nivel mayor de detalle en el texto del Decreto. Adicionalmente, mantener una regulación general en esta materia permite preservar la flexibilidad técnica y operativa necesaria para la adecuada administración del instrumento</p>
14	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.5. Artículo 10 y numeral 19 del artículo 2. "Nuevas plantas" y "nuevas inversiones industriales elegibles"</p> <p>El numeral 19 del artículo 2 define "nuevas plantas" de manera tal que incluye plantas nuevas, ampliaciones de capacidad y reconversiones. Sin embargo, la interacción con los párrafos del artículo 10 genera incertidumbre sobre el tratamiento de las plantas existentes que emprendan reconversión tecnológica.</p> <p>Se solicita precisar los umbrales cuantitativos y cualitativos para calificar una reconversión como "nueva inversión industrial elegible"; el tratamiento de inversiones por etapas; y los criterios con los que la Secretaría Técnica del Comité INPIMHEL evaluará la elegibilidad, particularmente cuando la inversión se realice en plantas preexistentes, sin que ello implique restringir el acceso al beneficio exclusivamente a este tipo de operadores.</p>	No aceptada	<p>No se acepta la observación.</p> <p>El numeral 19 del artículo 2 y los párrafos del artículo 10 establecen de manera suficiente el alcance de las "nuevas plantas" y de las inversiones elegibles, incluyendo expresamente ampliaciones, reconversiones tecnológicas y nuevas capacidades productivas dentro de plantas existentes.</p> <p>La redacción propuesta permite un análisis caso a caso por parte de la autoridad administradora, atendiendo las características técnicas, económicas y productivas de cada proyecto, sin limitar el acceso al instrumento únicamente a proyectos greenfield ni a operadores previamente instalados.</p> <p>En ese sentido, se considera conveniente mantener un marco regulatorio flexible que permita evaluar integralmente la elegibilidad de los proyectos conforme a los objetivos de reindustrialización, incorporación tecnológica y generación de valor agregado previstos en el Decreto.</p>
15	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.6. Reglas de origen y metodología de cálculo de la integración nacional del artículo 14</p> <p>El Proyecto no incluye reglas expresas sobre origen de los vehículos producidos bajo el RTE-E, ni una metodología normativa de cálculo de la integración nacional para efectos del artículo 14. Ambos extremos son jurídicamente relevantes para la trazabilidad aduanera, la aplicación de los Tratados de Libre Comercio vigentes y la correcta imputación de beneficios.</p> <p>Sugerimos incorporar un artículo específico que remita a las reglas de origen aplicables conforme a cada acuerdo comercial y a la normativa andina vigente, y que establezca una metodología verificable de cálculo de la integración nacional, de forma compatible con la participación de bienes importados en las cadenas de valor.</p>	No aceptada	<p>Con el fin de mantener la coherencia y focalización del instrumento en tecnologías eléctricas e híbridas enchufables, no se modifica el proyecto de decreto, ni se excluye a los vehículos híbridos completos (FHEV) del ámbito de aplicación del RTE-E y del INPIMHEL.</p>
16	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.7. Artículo 14. Incremento de los porcentajes de integración nacional</p> <p>El incremento de los porcentajes mínimos de integración nacional, del 2% en 2027 al 8% desde 2030, se introduce sin soporte técnico visible en la Memoria Justificativa. En particular, no se explica la viabilidad de exigir una integración nacional mínima del 2 % desde el primer año a proyectos que aún no han iniciado ejecución y que dependen de la maduración de proveedores locales.</p> <p>Se solicita soportar técnicamente las nuevas metas, incorporar mecanismos de ajuste con criterios objetivos ante eventos ajenos al beneficiario, tales como disrupciones de suministro o falta de proveedores calificados, y armonizar las reglas de medición con las reglas de origen. Estas exigencias, en su configuración actual, refuerzan un modelo de acceso condicionado a capacidades que no resultan exigibles a otros operadores del mercado.</p>	No aceptada	<p>Los porcentajes de integración nacional previstos en el artículo 14 responden a los objetivos de fortalecimiento de capacidades industriales, desarrollo de proveedores locales y generación de valor agregado nacional asociados al instrumento.</p> <p>La gradualidad establecida permite una implementación progresiva y razonable de las metas de integración, considerando las etapas de maduración de los proyectos industriales y la consolidación de encadenamientos productivos nacionales.</p> <p>Asimismo, el esquema previsto mantiene la flexibilidad necesaria para que la autoridad administradora evalúe el cumplimiento de los compromisos conforme a las particularidades de cada proyecto y a los mecanismos de seguimiento establecidos en el instrumento, por lo que no se considera necesaria la modificación propuesta.</p>
17	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.8. Artículo 38. No acumulabilidad de beneficios entre instrumentos</p> <p>El artículo 38 prohíbe la acumulación de beneficios o variables entre los instrumentos RTE-E, INPIMHEL, PROFIA y demás regímenes. La regla es razonable en su intención, esto es, evitar duplicidad de beneficios por los mismos hechos económicos, pero su redacción amplia puede producir efectos no deseados.</p> <p>Se solicita precisar que la no acumulabilidad opera por proyecto o por bien, y no por persona jurídica, de manera que no se restrinja indebidamente la participación de distintos modelos de negocio dentro del mismo operador económico.</p>	No aceptada	<p>La disposición prevista en el artículo 38 tiene como finalidad evitar duplicidades en el acceso a beneficios arancelarios, aduaneros o industriales respecto de un mismo esquema de inversión o actividad económica, garantizando la correcta administración y focalización de los instrumentos de política pública.</p> <p>La redacción propuesta otorga a la autoridad administradora el margen necesario para verificar integralmente las condiciones de acceso y utilización de los beneficios, evitando estructuras que puedan generar superposición de incentivos o tratamientos preferenciales concurrentes.</p> <p>En consecuencia, no se considera necesario incorporar precisiones adicionales en el texto del artículo</p>
18	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.9. Artículo 41. Seguimiento y evaluación anual</p> <p>El artículo 41 incorpora un mecanismo de seguimiento y evaluación anual. Para evitar que este mecanismo se convierta en una fuente de incertidumbre regulatoria, se solicita distinguir entre indicadores de política pública, que pueden revisarse periódicamente, y parámetros del beneficio, que deben mantener estabilidad.</p> <p>También se solicita publicar los resultados del seguimiento anual, de modo que cualquier ajuste tenga una base empírica verificable.</p>	No aceptada	<p>2.9. Artículo 41. Seguimiento y evaluación anual</p> <p>El artículo 41 incorpora un mecanismo de seguimiento y evaluación anual. Para evitar que este mecanismo se convierta en una fuente de incertidumbre regulatoria, se solicita distinguir entre indicadores de política pública, que pueden revisarse periódicamente, y parámetros del beneficio, que deben mantener estabilidad.</p> <p>También se solicita publicar los resultados del seguimiento anual, de modo que cualquier ajuste tenga una base empírica verificable.</p>

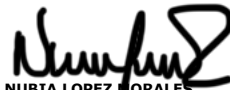
19	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>2.10. Estabilidad del tratamiento arancelario y permanencia del instrumento como señal de política industrial</p> <p>Se solicita incorporar expresamente en el Proyecto una cláusula de estabilidad del tratamiento arancelario aplicable a los beneficiarios del RTE-E y del INPIMHEL durante la vigencia de sus respectivas resoluciones, en condiciones de acceso no discriminatorias entre operadores.</p> <p>Una política industrial requiere señales de permanencia. Por ello, se solicita fortalecer los criterios objetivos conforme a los cuales podrán modificarse las metas del artículo 14, evitando que dichas modificaciones consoliden esquemas de acceso restringido al beneficio.</p>	No aceptada	<p>.10. Estabilidad del tratamiento arancelario y permanencia del instrumento como señal de política industrial</p> <p>Se solicita incorporar expresamente en el Proyecto una cláusula de estabilidad del tratamiento arancelario aplicable a los beneficiarios del RTE-E y del INPIMHEL durante la vigencia de sus respectivas resoluciones, en condiciones de acceso no discriminatorias entre operadores.</p> <p>Una política industrial requiere señales de permanencia. Por ello, se solicita fortalecer los criterios objetivos conforme a los cuales podrán modificarse las metas del artículo 14, evitando que dichas modificaciones consoliden esquemas de acceso restringido al beneficio.</p>
20	24/04/2026	PANIAGUA & TOVAR ABOGADOS	<p>a. Eliminar del texto del Proyecto la expresión que limita la asignación del contingente arancelario a los "beneficiarios del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL)", preservando el acceso al contingente para todos los importadores que cumplan las condiciones técnicas y ambientales aplicables.</p> <p>b. Subsidiariamente, en caso de no acogerse la petición anterior, reservar un porcentaje mínimo del contingente, no inferior al setenta por ciento (70 %), para los importadores no vinculados al Instrumento INPIMHEL, a efectos de evitar una concentración artificial del mercado.</p> <p>c. Abstenerse de expedir el Proyecto en tanto no se acredite la existencia de una habilitación legal expresa para restringir el acceso al contingente a una categoría subjetiva de operadores, en los términos de los artículos 333 y 334 de la Constitución Política y de conformidad con la jurisprudencia constitucional citada en el numeral 1.2 de este escrito.</p> <p>d. Incorporar al expediente público el concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, en los términos del artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, y abrir un término adicional de observaciones una vez dicho concepto sea publicado.</p> <p>e. Ampliar el plazo de la publicación para comentarios, de manera que sea proporcional a la complejidad técnica y jurídica del Proyecto, y convocar mesas técnicas con los gremios representativos de los importadores, los ensambladores y los usuarios finales.</p> <p>f. Incluir en la Memoria Justificativa un análisis económico completo que evalúe, además del costo fiscal, el impacto del Proyecto sobre los precios al consumidor final; el efecto sobre la velocidad de adopción de vehículos eléctricos e híbridos enchufables; el efecto distributivo de la renta regulatoria que se crea; y el análisis comparativo con alternativas menos restrictivas, en los términos exigidos por el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015.</p> <p>g. Ajustar la tipología técnica del Proyecto de modo que sea consistente con la nomenclatura utilizada por la UPME, el Ministerio de Transporte y los estándares internacionales aplicables, y uniformar el uso de las siglas HEV, FHEV, PHEV, E-REV y BEV a lo largo del texto y de la Memoria Justificativa.</p> <p>h. Sustentar técnicamente la inclusión de los vehículos híbridos no enchufables, FHEV o HEV, en el régimen de beneficios, aportando los estudios de emisiones comparativas y las proyecciones de reducción de gases de efecto invernadero correspondientes; o, en su defecto, excluirlos del Proyecto.</p> <p>i. Garantizar el respeto del principio de confianza legítima respecto de los importadores que realizaron inversiones bajo el régimen vigente, estableciendo un periodo de transición razonable y reglas claras para las operaciones en curso.</p> <p>j. Emitir pronunciamiento expreso sobre la compatibilidad del Proyecto con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026, Ley 2294 de 2023, y con los lineamientos del Documento CONPES 4129 de 2023, particularmente en lo relativo a la eliminación de barreras regulatorias, la reducción del comportamiento rentista y la aceleración de la electromovilidad.</p> <p>k. Evaluar expresamente la compatibilidad del Proyecto con los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la OMC, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y los tratados de libre comercio bilaterales y multilaterales aplicables. Dicha evaluación deberá pronunciarse, al menos, sobre la definición de subvención del artículo 1, la especificidad del artículo 2, el riesgo bajo el artículo 3.1.b), los eventuales efectos desfavorables de los artículos 5 y 6 y la eventual notificación de la medida conforme al artículo 25 del ASMC.</p> <p>l. Incluir en el texto del Proyecto cláusulas de transparencia procedimental para la asignación del contingente, incluidos criterios objetivos, públicos y verificables, mecanismos de control y</p>	No aceptada	<p>No se aceptan las observaciones.</p> <p>El proceso de elaboración y publicación del proyecto de decreto se ha desarrollado conforme a los procedimientos y requisitos aplicables para la expedición de actos administrativos de carácter general, garantizando los espacios de participación ciudadana y recepción de comentarios por parte de los interesados.</p> <p>Asimismo, las medidas previstas en el proyecto responden a objetivos de política industrial, transición tecnológica y fortalecimiento productivo, en el marco de las competencias regulatorias del Gobierno Nacional.</p> <p>En relación con las solicitudes de ampliación de plazos, apertura de nuevas etapas de comentarios y realización de mesas técnicas adicionales, se considera que los espacios de socialización y participación adelantados resultan suficientes para efectos del trámite regulatorio correspondiente.</p>
21	24/04/2026	FENALCO	<p>Tras revisar el proyecto, observamos que las condiciones de implementación no presentan cambios sustanciales entre las dos versiones del proyecto. En este sentido, persisten diversas preocupaciones, dado que, contrario al objetivo de promover el desarrollo tecnológico y generar beneficios ambientales en el país, la redacción actual podría desincentivar la inversión y limitar el desarrollo industrial, además de generar impactos adversos en segmentos de mercado que han mostrado un crecimiento favorable.</p> <p>Creemos que el enfoque de los beneficios debería replantearse. Más que aplicarlos directamente sobre los vehículos, sería más efectivo dirigirlos a las empresas que realmente desarrollan los proyectos, mediante herramientas como reducciones en el impuesto de renta u otros alivios tributarios por un periodo determinado. De lo contrario, se corre el riesgo de generar distorsiones en el mercado sin asegurar impactos reales en la industria.</p> <p>Asimismo, limitar el acceso a tecnologías eléctricas e híbridas con el fin de favorecer el ensamble local podría tener efectos contraproducentes. En particular, esta medida podría ralentizar la adopción de dichas tecnologías, restringiendo la renovación del parque automotor hacia alternativas más sostenibles y afectando negativamente el cumplimiento de los compromisos ambientales del país. Esto resulta especialmente relevante en el contexto de las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, recientemente ratificadas por Colombia en el marco de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático.</p>	No aceptada	<p>Tras revisar el proyecto, observamos que las condiciones de implementación no presentan cambios sustanciales entre las dos versiones del proyecto. En este sentido, persisten diversas preocupaciones, dado que, contrario al objetivo de promover el desarrollo tecnológico y generar beneficios ambientales en el país, la redacción actual podría desincentivar la inversión y limitar el desarrollo industrial, además de generar impactos adversos en segmentos de mercado que han mostrado un crecimiento favorable.</p> <p>Creemos que el enfoque de los beneficios debería replantearse. Más que aplicarlos directamente sobre los vehículos, sería más efectivo dirigirlos a las empresas que realmente desarrollan los proyectos, mediante herramientas como reducciones en el impuesto de renta u otros alivios tributarios por un periodo determinado. De lo contrario, se corre el riesgo de generar distorsiones en el mercado sin asegurar impactos reales en la industria.</p> <p>Asimismo, limitar el acceso a tecnologías eléctricas e híbridas con el fin de favorecer el ensamble local podría tener efectos contraproducentes. En particular, esta medida podría ralentizar la adopción de dichas tecnologías, restringiendo la renovación del parque automotor hacia alternativas más sostenibles y afectando negativamente el cumplimiento de los compromisos ambientales del país. Esto resulta especialmente relevante en el contexto de las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, recientemente ratificadas por Colombia en el marco de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático.</p>
22	24/04/2026	FENALCO	<p>En relación con el Artículo 2. Definiciones, consideramos importante avanzar hacia una mayor coherencia técnica en la clasificación de tecnologías (HEV, PHEV, E-REV, BEV, entre otras). La existencia de definiciones dispares o desarrolladas de manera aislada puede generar inconsistencias regulatorias a futuro. Por ello, resulta fundamental trabajar de manera articulada con los Ministerios de Ambiente y Transporte para asegurar criterios uniformes.</p>	No aceptada	<p>El proyecto de decreto incorpora definiciones técnicas suficientes y consistentes con el alcance y objetivos de los instrumentos RTE-E e INPIMHEL, permitiendo identificar de manera clara las tecnologías objeto de promoción y aplicación del régimen.</p> <p>Asimismo, la formulación del proyecto se ha realizado considerando la articulación institucional correspondiente y las competencias sectoriales aplicables, por lo que no se considera necesario introducir ajustes adicionales en materia de definiciones.</p>
23	24/04/2026	FENALCO	<p>Sobre el capítulo II, particularmente en lo relacionado con el desdoblamiento arancelario, sugerimos precisar expresamente que este aplica únicamente a vehículos de estas tecnologías producidos o ensamblados en el país, con el fin de evitar interpretaciones ambiguas.</p>	No aceptada	<p>No se acepta la observación.</p> <p>El alcance del desdoblamiento arancelario y de los beneficios previstos en el proyecto se encuentra definido en las disposiciones correspondientes del régimen, así como en las condiciones de acceso y elegibilidad aplicables a los instrumentos RTE-E e INPIMHEL.</p> <p>En ese sentido, el proyecto establece de manera suficiente que los beneficios están orientados a proyectos de transformación, ensamble y desarrollo industrial en el país, por lo que no se considera necesario incorporar precisiones adicionales en los términos propuestos.</p>
24	24/04/2026	FENALCO	<p>En cuanto al Artículo 9, referente a los beneficios del Instrumento INPIMHEL, consideramos que el cupo previsto resulta desproporcionado en esta etapa, no solo porque incluye una vigencia que ya está en curso (2026), sino porque no asegura que durante el periodo dispuesto inicie efectivamente la producción en el país. Si bien la justificación es el incentivo al desarrollo industrial y la inversión, consideramos que esta medida podría resultar contraria a los principios de comercio internacional, especialmente en lo relacionado con la no imposición de barreras innecesarias.</p> <p>Respecto al Parágrafo 2, valoramos la incorporación del certificado de inversión para corroborar la efectiva implementación del proyecto, no obstante, consideramos que primero, se debe dar mayor claridad sobre las condiciones que debe cumplir este certificado, segundo, garantizar la inversión en el proyecto para otorgar el beneficio del cupo, y tercero, establecer el régimen sancionatorio cuando un postulante incumpla con la inversión en el proyecto y ha usado sus beneficios. Permitir el uso de cupos sin estas garantías puede afectar el equilibrio del mercado y las condiciones de competencia.</p> <p>Reiteramos, en línea con lo anterior, que un esquema basado en alivios tributarios resulta más adecuado que uno sustentado en tratamientos arancelarios diferenciados sobre bienes. Este enfoque permite una focalización más directa y reduce el riesgo de distorsiones comerciales.</p>	No aceptada	<p>No se aceptan las observaciones.</p> <p>Los cupos previstos en el artículo 9 responden al carácter transitorio y estratégico del Instrumento INPIMHEL, orientado a facilitar la instalación y puesta en marcha de proyectos industriales de movilidad eléctrica y tecnologías asociadas, bajo condiciones de inversión, seguimiento y control definidas en el proyecto de decreto.</p> <p>En relación con el parágrafo 2, el proyecto ya contempla mecanismos de verificación asociados a la inversión efectivamente realizada, así como condiciones de seguimiento, trazabilidad y control por parte de la autoridad administradora. Los aspectos operativos y documentales correspondientes serán desarrollados en el marco de la implementación del instrumento y de los actos administrativos aplicables.</p> <p>Asimismo, el proyecto incorpora medidas de supervisión y control frente al incumplimiento de las obligaciones asumidas por los beneficiarios, incluyendo la pérdida de beneficios y demás actuaciones administrativas correspondientes.</p> <p>Finalmente, el esquema previsto responde a una política de promoción industrial y desarrollo productivo asociada a la instalación de capacidades manufactureras y tecnológicas en el país, por lo que no se considera procedente modificar el enfoque del instrumento en los términos propuestos.</p>

25	24/04/2026	FENALCO	<p>Por otra parte, lo dispuesto en el punto vii del literal C, al establecer priorización en la evaluación de permisos, licencias y registros ambientales para determinados solicitantes, genera inquietudes desde la perspectiva de libre competencia e igualdad en el acceso a la función administrativa, por lo que amablemente solicitamos, que se mantenga la igualdad de condiciones para todos los actores del mercado.</p> <p>Sobre este mismo artículo, solicitamos incluir un inciso que establezca de manera expresa que los vehículos ensamblados al amparo de este u otros esquemas similares deberán cumplir, sin excepción, con la totalidad de los reglamentos técnicos aplicables. Con ello se busca evitar interpretaciones que puedan dar lugar a exenciones implícitas en materia regulatoria.</p> <p>En ese sentido, se propone la siguiente redacción:</p> <p>“Las preferencias establecidas en el presente artículo no eximen, en ningún caso, del cumplimiento integral de los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos.”</p>	No aceptada	<p>La priorización prevista en el literal c) del artículo 9 constituye una medida de facilitación administrativa orientada a proyectos estratégicos de política industrial, sin que ello implique exención, flexibilización o desconocimiento de los requisitos ambientales y regulatorios aplicables por parte de las autoridades competentes.</p> <p>Asimismo, el cumplimiento de los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos constituye una obligación legal general que resulta exigible independientemente del instrumento o régimen aplicable, por lo que no se considera necesario incorporar una disposición adicional en los términos propuestos.</p>																								
26	24/04/2026	FENALCO	<p>En el artículo 12, sobre Proyectos industriales elegibles, insistimos en que el requisito de que el proyecto se encuentre en fase de montaje industrial inicial, podría dejar por fuera inversiones nuevas en etapas tempranas, lo cual va en contravía del objetivo de atraer capital.</p>	No aceptada	<p>No se acepta la observación.</p> <p>La exigencia de que el proyecto se encuentre en fase de montaje industrial inicial responde a la naturaleza y finalidad del Instrumento INPIMHEL, el cual está orientado a facilitar la instalación, configuración y puesta en marcha de capacidades industriales concretas y verificables en el país.</p> <p>En ese sentido, el requisito busca garantizar que los beneficios se asignen a proyectos con un nivel mínimo de avance y materialización, permitiendo asegurar la adecuada ejecución, seguimiento y cumplimiento de los objetivos industriales del instrumento.</p> <p>Además, la disposición no impide la participación de nuevas inversiones, sino que define el momento a partir del cual estas pueden acceder a los beneficios previstos en el Decreto.</p>																								
27	24/04/2026	FENALCO	<p>Sobre el artículo 14, valoramos el incremento del porcentaje de integración nacional, no obstante, consideramos que una meta del 8% en cuatro años sigue siendo muy baja. En este sentido, se sugiere evaluar un incremento progresivo, escalonado y técnicamente viable de este porcentaje, con el fin de maximizar su impacto en los encadenamientos productivos, la transferencia tecnológica y la generación de empleo calificado que se alinee con la meta de integración de la CAN así:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>% Integración</th> <th>% Incremento Anual</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2031</td> <td>11</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2032</td> <td>14</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2033</td> <td>17</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2034</td> <td>21</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>25</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>30</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2037</td> <td>35</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Un nivel de integración limitado no solo restringe el desarrollo de proveedores locales, sino que también desaprovecha la oportunidad de consolidar capacidades industriales en segmentos de mayor valor agregado. En particular, no genera incentivos suficientes para que la industria nacional incurriere en la producción de partes y componentes de mayor complejidad —como sistemas electrónicos o tecnológicos—, perpetuando así la especialización en actividades de bajo contenido tecnológico.</p> <p>En contraste, un esquema más ambicioso de integración nacional permitiría dinamizar el ecosistema industrial, fomentar la sofisticación de la oferta local y facilitar procesos de aprendizaje tecnológico, elementos clave para avanzar hacia una mayor competitividad y autonomía productiva. De lo contrario, existe el riesgo de que el país permanezca como un simple ensamblador, con escasa captura de valor dentro de la cadena productiva.</p>	Año	% Integración	% Incremento Anual	2031	11	3	2032	14	3	2033	17	3	2034	21	4	2035	25	4	2036	30	5	2037	35	5	No aceptada	<p>Los porcentajes de integración nacional previstos en el artículo 14 fueron definidos con base en criterios de viabilidad productiva, disponibilidad de oferta local especializada y condiciones de maduración progresiva de la cadena de suministro asociada a tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida enchufable.</p> <p>Asimismo, es importante precisar que el porcentaje establecido en el INPIMHEL corresponde a un mínimo exigible orientado a garantizar una incorporación inicial y progresiva de contenido nacional durante la etapa de instalación y puesta en marcha de los proyectos industriales.</p> <p>Una vez los proyectos entren en etapa de operación productiva, podrán acogerse a otros instrumentos de fomento automotor, como el RTE-E o PROFIA, cuyos esquemas responden a dinámicas y metodologías propias en materia de integración y desarrollo industrial.</p> <p>Adicionalmente, se consideró necesario incorporar porcentajes mínimos de integración nacional en el INPIMHEL, en atención a que instrumentos preexistentes no contemplaban este tipo de exigencias, buscando así equilibrar la atracción de inversión con el fortalecimiento progresivo de capacidades productivas y encadenamientos locales.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente modificar las metas previstas en el proyecto en los términos propuestos.</p>
Año	% Integración	% Incremento Anual																											
2031	11	3																											
2032	14	3																											
2033	17	3																											
2034	21	4																											
2035	25	4																											
2036	30	5																											
2037	35	5																											
28	24/04/2026	FENALCO	<p>Del artículo 19, referente a la supervisión y auditoría, reiteramos la necesidad de ampliar el detalle auditorías, con un plan claro y estructurado que contemple una periodicidad definida, criterios objetivos y mecanismos de seguimiento a hallazgos, con el fin de fortalecer la transparencia y brindar seguridad jurídica.</p>	No aceptada	<p>El artículo 19 establece de manera suficiente las facultades de supervisión y auditoría a cargo de la autoridad competente, permitiendo realizar seguimiento continuo mediante informes, inspecciones y auditorías técnicas conforme a las características y nivel de avance de cada proyecto.</p> <p>Mantener una regulación general en esta materia permite conservar la flexibilidad técnica y operativa necesaria para definir los mecanismos específicos de seguimiento y control durante la implementación del instrumento, sin limitar la capacidad de actuación de la administración.</p> <p>En consecuencia, no se considera necesario incorporar un mayor nivel de detalle en el texto del Decreto.</p>																								
29	24/04/2026	FENALCO	<p>Para el artículo 22 sobre la revocatoria de beneficios, es importante precisar qué ocurre con las cuotas ya asignadas en caso de revocatoria, así como el alcance de las obligaciones tributarias pendientes.</p>	No aceptada	<p>El artículo 22 establece de manera suficiente la facultad de revocatoria de beneficios ante el incumplimiento de las obligaciones y compromisos previstos en el instrumento, mientras que los efectos administrativos, tributarios y aduaneros derivados de dicha actuación se regirán por el marco normativo aplicable y por las decisiones adoptadas por la autoridad competente en cada caso concreto.</p> <p>En ese sentido, no se considera necesario incorporar precisiones adicionales en el texto del Decreto, con el fin de preservar la flexibilidad administrativa y la aplicación integral de las normas vigentes.</p>																								
30	24/04/2026	FENALCO	<p>En relación con el artículo 24, la inclusión de la mano de obra dentro del cálculo del valor de producción (VPRO) plantea varios problemas. Este enfoque puede generar incentivos indebidos, al permitir aumentar el cupo de importación mediante el incremento de costos laborales, sin que ello refleje una mayor integración productiva. Además, introduce dificultades de control y verificación.</p> <p>También existe el riesgo de un doble reconocimiento del contenido nacional, lo que desvirtúa el objetivo de fortalecer encadenamientos reales. Este criterio, además, se aparta de prácticas internacionales y podría generar cuestionamientos en el ámbito comercial.</p> <p>En este punto, vale la pena considerar referentes como la normativa de la Comunidad Andina, donde el cálculo del origen se basa principalmente en materiales y no en costos operativos, lo cual podría servir como base para ajustar el enfoque del proyecto.</p>	No aceptada	<p>La inclusión de la mano de obra dentro del cálculo del valor de producción (VPRO) responde a la finalidad de reconocer el aporte de los procesos de transformación, ensamble y generación de valor agregado nacional asociados al desarrollo industrial promovido por el instrumento.</p> <p>Asimismo, este criterio permite incentivar la generación de empleo formal y especializado, en línea con los objetivos de fortalecimiento productivo y transferencia de capacidades técnicas previstos en el proyecto.</p> <p>Los mecanismos de verificación y control aplicables serán definidos por la autoridad competente conforme a las metodologías y procedimientos correspondientes, garantizando la trazabilidad y adecuada supervisión del cálculo.</p>																								

31	24/04/2026	FENALCO	<p>Finalmente, en los artículos 29 y 36, consideramos fundamental desarrollar con mayor detalle el régimen sancionatorio, estableciendo claramente las consecuencias del incumplimiento, incluyendo el pago de los tributos correspondientes sobre los bienes importados bajo el programa, siempre garantizando el debido proceso.</p>	No aceptada	<p>Los artículos 29 y 36 establecen las consecuencias generales derivadas del incumplimiento de las obligaciones previstas en el instrumento, mientras que las actuaciones administrativas, sancionatorias, tributarias y aduaneras correspondientes se registrarán por el marco normativo vigente y las competencias de las autoridades respectivas, garantizando en todo caso el debido proceso.</p> <p>En ese sentido, no se considera necesario desarrollar un régimen sancionatorio más detallado dentro del texto del Decreto.</p>																	
32	24/04/2026	ACOLFA	<p>En cuanto a los "Porcentajes de integración nacional" allí contemplados, solicitamos que se definan en los mismos términos que aquellos dispuestos en la normativa sobre ensamble de motocicletas, como más adelante se transcribe (Artículo 2.2.10.2.1 del Decreto 1074 de 2015, varias veces reformado): participación del valor de las partes locales en el valor de la totalidad de las partes del vehículo, incluyendo en estas la batería (o pila).</p> <p>Con base en lo que se plantea en este escrito, le manifestamos el total desacuerdo de la industria colombiana de autopartes con los porcentajes de incorporación de materiales nacionales contenidos en el Proyecto, razón por la cual solicitamos que se modifiquen los mismos hasta:</p> <table border="1" data-bbox="777 695 1196 826"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Año</th> <th colspan="2">Porcentaje de integración nacional</th> </tr> <tr> <th>Vehículos A</th> <th>Vehículos B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2027</td> <td>5%</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>10%</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>15%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>2030 en adelante</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Donde: Vehículos A: Para transporte de pasajeros y para transporte de carga de peso total con carga máxima hasta de 5 toneladas. Vehículos B: Los demás vehículos.</p> <p>Porcentajes estos que son inferiores a aquellos que la industria colombiana está en plena capacidad de abastecer, como lo viene demostrando en lo corrido del presente siglo, pero que planteamos en aras de promover el ensamble de vehículos con nuevas tecnologías y, al tiempo, ver de brindar algún amparo a una fabricación local de autopartes, que lleva más de 70 años contribuyendo al progreso social, económico y tecnológico de Colombia.</p> <p>También solicitamos que se ponga límite, hasta no más allá de 2030, para la posibilidad de efectuar importaciones de materiales para el ensamble bajo el mecanismo de SKD.</p>	Año	Porcentaje de integración nacional		Vehículos A	Vehículos B	2027	5%	6%	2028	10%	7%	2029	15%	8%	2030 en adelante	20%	10%	No aceptada	<p>Los porcentajes de integración nacional previstos en el proyecto fueron definidos considerando las particularidades técnicas, productivas y de maduración industrial propias del sector de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, por lo que no resulta procedente trasladar automáticamente metodologías o porcentajes previstos para otros sectores industriales.</p> <p>Asimismo, el esquema de integración nacional establecido en el instrumento busca equilibrar la atracción de inversión, la instalación de nuevas capacidades productivas y el fortalecimiento progresivo de proveedores locales, bajo criterios de gradualidad y viabilidad técnica.</p> <p>Es importante precisar que el porcentaje de integración nacional previsto en el INPIMHEL corresponde a un mínimo inicial aplicable durante la fase de implementación y puesta en marcha de los proyectos industriales. Posteriormente, los proyectos podrán acogerse a otros instrumentos de desarrollo industrial y ensamble con condiciones propias de integración y producción.</p> <p>Finalmente, no se considera procedente establecer restricciones adicionales al esquema SKD en los términos propuestos, toda vez que el proyecto ya incorpora mecanismos progresivos orientados a promover el aumento del contenido nacional y la consolidación de capacidades productivas locales.</p>
Año	Porcentaje de integración nacional																					
	Vehículos A	Vehículos B																				
2027	5%	6%																				
2028	10%	7%																				
2029	15%	8%																				
2030 en adelante	20%	10%																				
33	24/04/2026	ACOLFA	<p>Llama la atención que en los considerandos se plantea que "... el uso de materiales ... SKD permite ... fomentar la transferencia tecnológica ...", así como que "... se hace necesaria la integración progresiva de contenido nacional ..." cuando, precisamente y tal como lo establece el propio articulado, el material SKD presenta un tan escaso grado de desensamble que permite importar los vehículos ya listos para rodar (solo falta colocarles la carrocería, la totalidad de la cual también se permite importar despiezada).</p>	No aceptada	<p>El proyecto reconoce que los esquemas SKD pueden constituir una etapa inicial dentro de los procesos de instalación y maduración industrial, permitiendo el desarrollo progresivo de capacidades productivas, transferencia tecnológica, formación de mano de obra especializada y consolidación de encadenamientos locales.</p> <p>Asimismo, el instrumento incorpora obligaciones de integración nacional progresiva y mecanismos orientados a promover la evolución gradual hacia mayores niveles de transformación y valor agregado en el país, atendiendo las condiciones actuales de desarrollo de la industria asociada a tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida enchufable.</p> <p>En ese sentido, no se considera procedente modificar el enfoque previsto en el proyecto respecto del tratamiento aplicable a los esquemas SKD.</p>																	
34	24/04/2026	ACOLFA	<p>ARTÍCULO 14 En este artículo se determina el Porcentaje de integración nacional que deben cumplir los vehículos, de la siguiente manera:</p> <table border="1" data-bbox="745 1401 1072 1512"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje de integración nacional</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2027</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2030 en adelante</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Comoquiera que en la normativa nacional esta denominación solo es aplicable al ensamble de motocicletas (Artículo 2.2.10.2.1 del Decreto 1074 de 2015, varias veces reformado), solicitamos que se defina el "Porcentaje de integración nacional", en iguales términos, que son el porcentaje de participación del valor de las partes locales en el valor total de las partes del vehículo.</p> <p>Solicitud acompañada, y de manera importante para el progreso económico, social y tecnológico de Colombia, por una modificación de los porcentajes transcritos hasta cifras que se compadezcan con el desarrollo de la industria local de componentes de automotores, adelantado por ya más de 70 años.</p>	Año	Porcentaje de integración nacional	2027	2%	2028	4%	2029	6%	2030 en adelante	8%	No aceptada	<p>Los porcentajes de integración nacional previstos en el artículo 14 fueron definidos considerando las condiciones actuales de desarrollo de la industria de movilidad eléctrica e híbrida enchufable, así como criterios de gradualidad, viabilidad técnica y disponibilidad de oferta local especializada.</p> <p>Asimismo, el proyecto incorpora un esquema inicial y progresivo de integración nacional orientado a promover el fortalecimiento de capacidades productivas y encadenamientos locales durante las primeras etapas de implementación de los proyectos industriales.</p> <p>En cuanto a la definición del porcentaje de integración nacional, se considera que el proyecto establece un marco suficientemente amplio y flexible para que la metodología aplicable sea desarrollada por la autoridad competente conforme a las particularidades técnicas del instrumento y de las tecnologías objeto de promoción.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente modificar la definición ni los porcentajes previstos en el proyecto en los términos propuestos.</p>							
Año	Porcentaje de integración nacional																					
2027	2%																					
2028	4%																					
2029	6%																					
2030 en adelante	8%																					

35	24/04/2026	ACOLFA	<p>Somos conscientes de que la composición del valor de la totalidad de las piezas de los vehículos eléctricos, o de los híbridos, incluyendo en aquel el valor de la batería (o pila), es diferente de aquella que corresponde a los vehículos de combustión, razón por la cual solicitamos unas cotas mínimas que, si bien son inferiores a las mencionadas en el párrafo anterior, son acordes con la disponibilidad de autopartes para ensamble fabricadas por la industria colombiana, así:</p> <table border="1" data-bbox="693 344 1066 459"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Año</th> <th colspan="2">Porcentaje de integración nacional</th> </tr> <tr> <th>Vehículos A</th> <th>Vehículos B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2027</td> <td>5%</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>10%</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>15%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>2030 en adelante</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Donde:</p> <p>Vehículos A: Para transporte de pasajeros y para transporte de carga de peso total con carga máxima hasta de 5 toneladas. Vehículos B: Los demás vehículos.</p> <p>Y, como si el asunto de los porcentajes contemplados en el Proyecto fuera poco, el mismo artículo dispone que los anteriores "... porcentajes se aplican exclusivamente a la modalidad de ensamble CKD ...", de suerte que un ensamblador puede operar hasta cuando lo desee bajo la modalidad SKD cuya utilización, como antes se plantea, permite aprovechar el mecanismo para importar vehículos listos para rodar (a los cuales solo les falta colocar la carrocería, que también puede importarse con cierto grado de desensamblable).</p> <p>Es por ello, y por lo planteado en el Comentario general antes formulado, que solicitamos que se ponga un límite, hasta no más allá de 2030, para la posibilidad de efectuar importaciones de materiales para el ensamble bajo el mecanismo de SKD.</p>	Año	Porcentaje de integración nacional		Vehículos A	Vehículos B	2027	5%	6%	2028	10%	7%	2029	15%	8%	2030 en adelante	20%	10%	No aceptada	<p>Los porcentajes de integración nacional previstos en el proyecto fueron definidos considerando las particularidades técnicas, productivas y de maduración industrial propias del sector de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, por lo que no resulta procedente trasladar automáticamente metodologías o porcentajes previstos para otros sectores industriales.</p> <p>Asimismo, el esquema de integración nacional establecido en el instrumento busca equilibrar la atracción de inversión, la instalación de nuevas capacidades productivas y el fortalecimiento progresivo de proveedores locales, bajo criterios de gradualidad y viabilidad técnica.</p> <p>Es importante precisar que el porcentaje de integración nacional previsto en el INPIMHEL corresponde a un mínimo inicial aplicable durante la fase de implementación y puesta en marcha de los proyectos industriales. Posteriormente, los proyectos podrán acogerse a otros instrumentos de desarrollo industrial y ensamble con condiciones propias de integración y producción.</p> <p>Finalmente, no se considera procedente establecer restricciones adicionales al esquema SKD en los términos propuestos, toda vez que el proyecto ya incorpora mecanismos progresivos orientados a promover el aumento del contenido nacional y la consolidación de capacidades productivas locales.</p>
Año	Porcentaje de integración nacional																					
	Vehículos A	Vehículos B																				
2027	5%	6%																				
2028	10%	7%																				
2029	15%	8%																				
2030 en adelante	20%	10%																				
36	26/04/2026	BYD	<p>INCORPORACIÓN DE LOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS ELÉCTRICOS COMPLETOS (FHEV) DENTRO DEL ALCANCE DEL INSTRUMENTO</p> <p>BYD observa que la inclusión expresa de los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) dentro del alcance del instrumento (reflejada tanto en el objeto como en las definiciones y en los componentes operativos del régimen) constituye un cambio relevante frente al diseño originalmente propuesto. En efecto, esta ampliación no se limita a un ajuste terminológico, sino que redefine la lógica del instrumento al incorporar, como beneficiarias directas, tecnologías que no corresponden a estándares de cero emisiones o muy bajas emisiones, y que mantienen un motor de combustión interna como componente esencial de su sistema de propulsión. En este sentido, si bien se reconoce el valor de los FHEV como tecnología de transición dentro del proceso de modernización del parque automotor, su equiparación dentro de un mismo esquema de incentivos con tecnologías como los vehículos eléctricos de batería (BEV) y los híbridos enchufables (PHEV) puede generar tensiones desde la perspectiva de coherencia regulatoria y eficiencia en la asignación de incentivos.</p> <p>Desde una óptica de política pública, esta modificación tiene implicaciones tanto ambientales como industriales. Por un lado, la inclusión de los FHEV tiende a diluir la señal regulatoria orientada a la descarbonización del transporte, en la medida en que amplía el universo de tecnologías beneficiarias hacia soluciones con menor impacto en la reducción de emisiones. Por otro, desde la perspectiva de política industrial, introduce un incentivo que podría favorecer decisiones de inversión orientadas a tecnologías de menor complejidad relativa, con menores requerimientos de infraestructura asociada (como redes de carga) y ciclos de implementación más cortos. En la práctica, esto podría generar un efecto de sustitución tecnológica, en el cual proyectos basados en FHEV resulten más atractivos en el corto plazo que aquellos orientados a la electrificación plena, con posibles implicaciones sobre el desarrollo de capacidades tecnológicas estratégicas en el mediano y largo plazo.</p> <p>Por otra parte, la extensión del régimen CKD/SKD a los FHEV multiplica la presión sobre el instrumento sin fortalecer su estructura de incentivos, y en últimas pone en riesgo inclusive el nivel de integración actual de vehículos de combustión, bajo los regímenes de transformación y ensamble y PROFIA, así como la industria de autopartes, encadenada a estos regímenes. Adicionalmente, la incorporación de los FHEV se proyecta de manera transversal en el diseño operativo del instrumento, al permitir su acceso a beneficios arancelarios (incluyendo esquemas de 0% y 5%), su integración en la partida 98.03 y su participación en la regla de composición de la producción (dentro del 85% máximo), así como en el cálculo del valor de producción (VPRO). Esta integración amplia refuerza su competitividad dentro del régimen y reduce el diferencial de incentivos frente a tecnologías de cero o muy bajas emisiones. Como resultado, el instrumento puede perder parte de su capacidad de discriminación BYD MOTOR COLOMBIA SAS Autopista Norte 108-27, Bogota 900597369-9 positiva a favor de tecnologías más avanzadas, lo cual era precisamente uno de los elementos que justificaban la intervención estatal en su diseño original.</p>	No aceptada	<p>La inclusión de los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) dentro del alcance del instrumento responde a un enfoque de transición tecnológica y diversificación industrial, orientado a facilitar el desarrollo gradual de capacidades productivas asociadas a tecnologías de menores emisiones.</p> <p>Si bien los vehículos BEV y PHEV constituyen tecnologías prioritarias dentro de los procesos de electrificación, los FHEV también representan avances relevantes en eficiencia energética y reducción de emisiones frente a tecnologías convencionales, contribuyendo a la modernización progresiva del parque automotor.</p> <p>Asimismo, la incorporación de los FHEV permite ampliar las posibilidades de inversión, transferencia tecnológica y fortalecimiento de capacidades industriales nacionales durante las etapas iniciales de implementación del instrumento, sin excluir ni desplazar el desarrollo de tecnologías de cero emisiones.</p> <p>Finalmente, el proyecto mantiene mecanismos de integración nacional, trazabilidad y control aplicables a todas las tecnologías beneficiarias, preservando el objetivo de fortalecimiento productivo y desarrollo industrial previsto en el instrumento.</p>																	
37	26/04/2026	BYD	<p>En este contexto, y en línea con un enfoque constructivo y de mejora continua del instrumento, BYD sugiere respetuosamente evaluar alternativas que permitan preservar la coherencia del régimen con los objetivos de transición energética y desarrollo tecnológico.</p> <p>En particular, se propone considerar:</p> <p>(i) la exclusión de los FHEV del ámbito de aplicación del instrumento, manteniendo su focalización en tecnologías de cero y muy bajas emisiones; o, de manera alternativa,</p> <p>(ii) el establecimiento de un tratamiento diferenciado para los FHEV, mediante la asignación de beneficios proporcionales y claramente inferiores a los previstos para BEV, PHEV y otras tecnologías enchufables.</p> <p>Este tipo de diferenciación permitiría reconocer el carácter transicional de los FHEV, sin comprometer la señal regulatoria necesaria para incentivar inversiones en electrificación plena y en el desarrollo de un ecosistema industrial y tecnológico alineado con los objetivos de largo plazo del país.</p>	No aceptada	<p>La inclusión de los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) dentro del instrumento responde a una estrategia de transición tecnológica gradual y fortalecimiento industrial, orientada a ampliar las capacidades productivas y de incorporación tecnológica asociadas a la movilidad de menores emisiones.</p> <p>Si bien el instrumento reconoce diferencias tecnológicas entre BEV, PHEV y FHEV, se considera que los vehículos híbridos completos también contribuyen a la reducción progresiva de emisiones y al proceso de modernización del parque automotor, particularmente en etapas iniciales de transición y adopción tecnológica.</p> <p>Asimismo, el esquema previsto busca promover inversiones industriales, transferencia tecnológica y desarrollo de capacidades manufactureras nacionales en distintas tecnologías de movilidad eficiente, manteniendo mecanismos de control, integración nacional y trazabilidad aplicables a todos los beneficiarios.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente excluir a los FHEV ni establecer un tratamiento diferenciado en los términos propuestos.</p>																	
38	26/04/2026	BYD	<p>ALCANCE DE LA DEFINICIÓN DE "NUEVAS PLANTAS"</p> <p>BYD observa que el alcance amplio otorgado a la definición de "nuevas plantas", en la medida en que incluye no solo proyectos greenfield sino también inversiones orientadas al desarrollo de nuevas capacidades productivas dentro de plantas ya existentes o brownfield, constituye un ajuste relevante frente al enfoque originalmente previsto. En efecto, esta ampliación no se limita a reconocer la importancia de los procesos de reconversión tecnológica, sino que redefine el sujeto beneficiario del instrumento al permitir que tanto nuevas inversiones como capacidades previamente instaladas accedan a un mismo régimen de incentivos. Si bien se reconoce el valor de la modernización industrial en el contexto de la transición energética, esta equiparación puede generar tensiones en términos de coherencia y focalización del instrumento.</p> <p>Desde una perspectiva de política industrial, la inclusión de proyectos de reconversión (brownfield) dentro de la categoría de "nuevas plantas" tiende a diluir el objetivo de atracción de inversión adicional que caracterizaba el diseño inicial del régimen. En particular, los proyectos greenfield enfrentan mayores barreras de entrada, requieren inversiones más intensivas en capital, implican mayores riesgos operativos y demandan la construcción de capacidades productivas desde cero. Por el contrario, las inversiones en plantas existentes parten de infraestructura, conocimiento operativo y encadenamientos ya consolidados. La aplicación de un mismo esquema de beneficios a realidades estructuralmente distintas puede, en la práctica, reducir el incentivo relativo para nuevas inversiones y favorecer decisiones orientadas a la optimización de capacidades ya instaladas.</p>	No aceptada	<p>La definición de "nuevas plantas" prevista en el proyecto responde a un enfoque amplio de desarrollo y reconversión industrial, orientado tanto a la atracción de nuevas inversiones como al fortalecimiento y modernización de capacidades productivas existentes en el país.</p> <p>La inclusión de proyectos brownfield busca facilitar procesos de incorporación tecnológica, ampliación de capacidades y adaptación industrial asociados a la transición hacia tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida enchufable, reconociendo que dichos procesos también requieren inversiones significativas, transferencia tecnológica y generación de valor agregado nacional.</p> <p>Asimismo, el proyecto establece condiciones de elegibilidad, trazabilidad y verificación aplicables a todos los beneficiarios, garantizando que los beneficios se orienten exclusivamente a nuevas inversiones industriales verificables y no a capacidades preexistentes.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente restringir el alcance de la definición de "nuevas plantas" en los términos propuestos.</p>																	

39	26/04/2026	BYD	<p>Adicionalmente, esta ampliación puede tener efectos sobre la dinámica competitiva del instrumento. Al permitir que actores con presencia previa en el país accedan a los beneficios de atracción de nuevas inversiones, mediante procesos de adecuación o expansión, se incrementa el número potencial de beneficiarios del instrumento, lo cual puede traducirse en una mayor presión sobre los recursos disponibles y en una distribución más fragmentada de los incentivos con fines incrementales. En este contexto, el instrumento podría perder parte de su capacidad para generar un efecto incremental significativo en términos de nueva capacidad productiva, en la medida en que una proporción relevante de los beneficios podría destinarse a proyectos que no implican la creación de infraestructura industrial desde su etapa inicial.</p>	No aceptada	<p>La inclusión de proyectos de ampliación, reconversión o desarrollo de nuevas capacidades dentro de plantas existentes responde a los objetivos de aceleración de la transición industrial y aprovechamiento eficiente de capacidades productivas instaladas en el país.</p> <p>El instrumento busca promover inversiones adicionales verificables, independientemente de si estas se desarrollan en proyectos greenfield o brownfield, siempre que impliquen incorporación tecnológica, expansión de capacidad productiva, generación de empleo y fortalecimiento de encadenamientos industriales.</p> <p>Asimismo, la ampliación del universo potencial de beneficiarios no desnaturaliza el instrumento, sino que permite ampliar el impacto de la política industrial y facilitar procesos de adaptación tecnológica del sector automotor nacional en condiciones de competencia y trazabilidad.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente restringir el acceso al instrumento exclusivamente a proyectos greenfield en los términos propuestos.</p>
40	26/04/2026	BYD	<p>En este sentido, y con el propósito de fortalecer la efectividad del instrumento, BYD sugiere respetuosamente evaluar la conveniencia de introducir una diferenciación más clara entre proyectos greenfield y brownfield dentro del régimen. En particular, podrían considerarse alternativas como mantener la inclusión de procesos de reconversión, pero bajo un tratamiento regulatorio diferenciado que contemple condiciones de acceso, niveles de beneficio o criterios de elegibilidad específicos. Lo expuesto debe implicar:</p> <p>(i) Limitar el alcance del concepto de "nuevas plantas" exclusivamente a proyectos genuinamente nuevos (greenfield), enfocados en la creación de capacidades industriales desde cero e inversión extranjera totalmente nueva, diferenciándolos claramente de las plantas existentes.</p> <p>(ii) Establecer una definición específica para las plantas brownfield actualmente en operación que serán modernizadas, actualizadas o ampliadas mediante nuevas líneas de producción, garantizando que su tratamiento regulatorio y de incentivos sea distinto al de las plantas nuevas, teniendo en cuenta las economías de escala y presencia en el mercado que ya manejan.</p> <p>(iii) Mantener la inclusión de procesos de reconversión industrial, pero bajo un esquema diferenciado que contemple condiciones de acceso, niveles de beneficio y criterios de elegibilidad específicos para cada caso, asegurando que los incentivos se focalicen preferentemente en la atracción de inversión nueva y el desarrollo de capacidades productivas de alto valor agregado.</p> <p>En este sentido, se recomienda:</p> <p>a. Optimizar la efectividad del requisito de contenido local (2%-4%-6%-8%) mediante la implementación de trayectorias diferenciadas: los nuevos proyectos greenfield deberían contar con metas y plazos más flexibles y progresivos que los brownfield, para alcanzar mayores niveles de integración nacional, reconociendo el mayor esfuerzo de instalación y adaptación que enfrentan los greenfield frente a plantas ya existentes.</p> <p>b. Para las plantas existentes (brownfield), establecer requisitos de contenido local y plazos de cumplimiento más exigentes, acelerando el proceso de localización profunda y modernización tecnológica, pero evitando que accedan a los mismos beneficios que los proyectos verdaderamente nuevos, dado que no se logra una verdadera evolución industrial sino una involución sobre objetivos que este tipo de plantas existentes ya han superado previamente.</p> <p>De esta manera se favorece la llegada de nuevas inversiones industriales, otorgando incentivos y condiciones regulatorias que prioricen el establecimiento de nuevas plantas y faciliten su proceso de adaptación y escalamiento en el país; y se previene caer en el error de adoptar una única trayectoria de contenido local para todos los tipos de proyectos, en tanto dicha visión genera ineficiencias estructurales, desincentivando la llegada de nuevas plantas y dificultando el objetivo de incrementar de manera efectiva la capacidad productiva nacional.</p> <p>Este tipo de aproximación permitiría reconocer la importancia de la modernización industrial, sin desdibujar el objetivo central de atracción de inversión productiva adicional ni afectar la eficiencia en la asignación de incentivos.</p> <p>Un enfoque de esta naturaleza contribuiría a preservar la coherencia interna del instrumento, mejorar su focalización estratégica y maximizar su impacto en términos de reindustrialización, transferencia tecnológica y desarrollo de nuevas capacidades en el sector de movilidad eléctrica, en línea con los objetivos de largo plazo de la política pública.</p>	No aceptada	<p>El proyecto adopta un enfoque integral de promoción industrial que reconoce tanto la instalación de nuevas capacidades productivas como los procesos de reconversión y modernización tecnológica de plantas existentes, en atención a las necesidades actuales de transición productiva del sector automotor.</p> <p>La inclusión de proyectos greenfield y brownfield dentro del instrumento permite ampliar el impacto de la política pública, facilitando inversiones adicionales verificables asociadas a incorporación tecnológica, generación de empleo, fortalecimiento de proveedores locales y desarrollo de capacidades manufactureras nacionales.</p> <p>Asimismo, el esquema previsto contempla mecanismos de evaluación, seguimiento y verificación aplicables a todos los proyectos, garantizando que los beneficios se orienten a inversiones nuevas y efectivamente ejecutadas, independientemente de la modalidad de implementación.</p> <p>En cuanto a los porcentajes de integración nacional, el proyecto establece una trayectoria gradual y técnicamente viable aplicable al INPIMHEL durante las etapas iniciales de implementación, manteniendo la flexibilidad necesaria para el desarrollo progresivo de capacidades productivas y encadenamientos locales.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente establecer tratamientos regulatorios diferenciados entre proyectos greenfield y brownfield en los términos propuestos.</p>
41	26/04/2026	BYD	<p>CONFIGURACIÓN DE CIERTAS LIMITACIONES A LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS PREVISTOS</p> <p>BYD observa que la introducción de limitaciones explícitas a los beneficios económicos del instrumento (en particular, el tope según el cual el diferencial arancelario no podrá superar el 30% del valor de la inversión, así como su sujeción a la disponibilidad presupuestal y a condiciones operativas adicionales) constituye un ajuste relevante frente al diseño originalmente previsto. Si bien se reconoce que estas medidas responden a criterios legítimos de sostenibilidad fiscal, control del gasto público y trazabilidad de los incentivos, su configuración actual introduce elementos de incertidumbre que pueden incidir en la previsibilidad del régimen y en la estructuración financiera de proyectos de inversión de mediano y largo plazo.</p> <p>En particular, el establecimiento de un límite equivalente al 30% del valor de la inversión plantea interrogantes desde la perspectiva de su articulación con los objetivos del instrumento. La ausencia de una definición precisa del concepto de "inversión" (incluyendo sus componentes computables, su metodología de acreditación y su alcance temporal) puede generar dificultades en la modelación financiera de los proyectos y abrir espacios de interpretación que afecten la seguridad jurídica. Asimismo, al vincular el beneficio a una variable estrictamente contable, el diseño actual podría generar efectos económicos no deseados, tales como desincentivar proyectos altamente eficientes en el uso de capital o, alternativamente, incentivar estructuras de inversión sobredimensionadas con el fin de maximizar el acceso al beneficio.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Con el fin de fortalecer el instrumento y brindar mayor claridad sobre los criterios de asignación y verificación de los cupos, se procederá a modificar el parágrafo 2 del artículo 9, precisando los aspectos relacionados con la metodología de cálculo de la inversión efectivamente realizada, los mecanismos de verificación por parte de la autoridad administradora.</p> <p>Asimismo, se aclarará que las verificaciones y controles correspondientes se realizarán conforme a las condiciones definidas en el acto administrativo respectivo, sin afectar beneficios previamente ejecutados bajo las condiciones vigentes al momento de su otorgamiento.</p>
42	26/04/2026	BYD	<p>Adicionalmente, la transición hacia un esquema en el cual la asignación y materialización de los beneficios depende de la inversión efectivamente ejecutada, la certificación periódica de dicha inversión y la disponibilidad presupuestal del Gobierno, introduce un componente de variabilidad que puede afectar la bancabilidad de los proyectos. A diferencia de esquemas con mayor certeza ex ante, esta configuración dificulta la estimación precisa de los flujos de caja asociados al incentivo arancelario, elemento que resulta central en la toma de decisiones de inversión en industrias intensivas en capital. En este contexto, factores como la competencia por recursos limitados, la eventual reducción de cupos o la suspensión de beneficios ante desviaciones operativas pueden incrementar el riesgo percibido por los inversionistas.</p>	No aceptada	<p>El esquema previsto en el instrumento incorpora mecanismos de control, verificación y proporcionalidad necesarios para garantizar la adecuada administración de los beneficios, la sostenibilidad fiscal y la efectiva ejecución de las inversiones comprometidas por los beneficiarios.</p> <p>La vinculación de los beneficios a la inversión efectivamente realizada responde a la necesidad de asegurar que los incentivos se materialicen sobre proyectos verificables y en ejecución, en línea con los objetivos de desarrollo industrial, trazabilidad y uso eficiente de los recursos públicos.</p> <p>Asimismo, las condiciones previstas en materia de seguimiento, certificación y disponibilidad aplicable son inherentes a este tipo de instrumentos de fomento y no desnaturalizan su finalidad ni impiden la estructuración de proyectos de inversión de mediano y largo plazo.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente modificar el esquema previsto en el proyecto en los términos propuestos.</p>
43	26/04/2026	BYD	<p>En este sentido, y con el propósito de fortalecer la efectividad y previsibilidad del instrumento, BYD sugiere respetuosamente evaluar algunos ajustes de diseño regulatorio. En particular, podría considerarse:</p> <p>(i) precisar de manera expresa y detallada la metodología de cálculo del límite del 30%, incluyendo la definición técnica de los componentes de inversión elegibles y los criterios de certificación;</p> <p>(ii) explorar esquemas complementarios o multifactoriales de asignación de beneficios que incorporen variables como niveles de producción, transferencia tecnológica, generación de empleo calificado o integración nacional, evitando una dependencia exclusiva del valor contable de la inversión; e</p> <p>(iii) introducir mecanismos que permitan mitigar la incertidumbre asociada a la disponibilidad presupuestal, tales como ventanas de asignación más predecibles, criterios de priorización claros o garantías mínimas para proyectos estratégicos.</p> <p>Un enfoque de esta naturaleza permitiría mantener los objetivos de disciplina fiscal y control administrativo del instrumento, al tiempo que refuerza su coherencia económica y su capacidad para atraer inversión productiva de alto valor agregado. Asimismo, contribuiría a generar condiciones más estables y transparentes para los inversionistas, facilitando la estructuración de proyectos industriales robustos y alineados con los objetivos de reindustrialización, transición energética y desarrollo tecnológico del país.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Se acepta parcialmente la observación.</p> <p>Con el fin de fortalecer el instrumento y brindar mayor claridad sobre los criterios de asignación y verificación de los cupos, se procederá a modificar el parágrafo 2 del artículo 9, precisando los aspectos relacionados con la metodología de cálculo de la inversión efectivamente realizada y los mecanismos de verificación por parte de la autoridad administradora.</p> <p>Asimismo, se aclarará que las verificaciones y controles correspondientes se realizarán conforme a las condiciones definidas en el acto administrativo respectivo, sin afectar beneficios previamente ejecutados bajo las condiciones vigentes al momento de su otorgamiento.</p> <p>De igual forma, se procederá a retirar la disposición relacionada con el límite del 30 % del valor de la inversión.</p> <p>No obstante, se mantiene el esquema de seguimiento y control asociado a la ejecución efectiva de los proyectos, en atención a la naturaleza condicionada y progresiva del instrumento y a la necesidad de garantizar la adecuada destinación de los beneficios otorgados.</p>

44	26/04/2026	BYD	<p>Finalmente, BYD considera pertinente formular algunas observaciones de carácter transversal, orientadas a fortalecer la claridad y previsibilidad del texto definitivo del decreto. En particular, se estima relevante precisar con mayor detalle ciertos elementos estructurales del régimen que inciden directamente en la toma de decisiones de inversión, tales como el tratamiento arancelario aplicable, la metodología de cálculo del límite del 30% del valor de la inversión, las condiciones de aplicación respecto de mercancías en territorio nacional, la sujeción de los cupos a la disponibilidad presupuestal y la regla de no acumulación de beneficios. Una mayor precisión en estos aspectos contribuiría a reforzar la seguridad jurídica del instrumento.</p> <p>En segundo lugar, BYD considera importante que el decreto establezca de manera clara los elementos esenciales del régimen, manteniendo las habilitaciones reglamentarias en un plano principalmente operativo. Este equilibrio permitiría conservar la flexibilidad administrativa necesaria, sin afectar la transparencia y estabilidad requeridas para la estructuración de proyectos de inversión de mediano y largo plazo.</p> <p>En tercer lugar, BYD valora positivamente la incorporación de disposiciones sobre seguimiento y evaluación del instrumento, y sugiere que estas se articulen de manera expresa con los principios de seguridad jurídica, confianza legítima y estabilidad regulatoria, en particular en lo relativo a la permanencia de los beneficios durante la ejecución de los proyectos aprobados.</p>	Aceptada parcialmente	<p>Con el fin de fortalecer la claridad, previsibilidad y seguridad jurídica del instrumento, se procederá a ajustar algunas disposiciones del proyecto relacionadas con los mecanismos de asignación y verificación de beneficios, así como aspectos operativos asociados a su implementación.</p> <p>En particular, se modificarán las disposiciones relacionadas con la metodología de cálculo de la inversión efectivamente realizada y los mecanismos de verificación por parte de la autoridad administradora. Asimismo, se retirará la disposición relacionada con el límite del 30 % del valor de la inversión.</p> <p>No obstante, se mantienen los principios generales de seguimiento, control y no acumulación de beneficios previstos en el instrumento, así como la flexibilidad administrativa necesaria para su adecuada implementación y administración conforme a los objetivos de política industrial y desarrollo productivo.</p>
45	26/04/2026	Ismael Rodríguez Ospina	<p>(i) excluir los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) del ámbito de aplicación del instrumento, preservando su focalización en tecnologías enchufables y de cero emisiones; o, alternativamente,</p> <p>(ii) establecer para los FHEV un tratamiento claramente diferenciado y sustancialmente inferior en materia de beneficios, de forma que se reconozca su carácter transicional, su menor contribución relativa a los objetivos de descarbonización y su menor capacidad para inducir procesos de sofisticación industrial comparables a los de otras tecnologías cubiertas por el decreto.</p>	No aceptada	<p>La inclusión de los vehículos híbridos eléctricos completos (FHEV) dentro del ámbito de aplicación del instrumento responde a un enfoque de transición tecnológica gradual y fortalecimiento industrial, orientado a promover distintas tecnologías de movilidad de menores emisiones durante las etapas de consolidación del sector.</p> <p>Asimismo, los FHEV contribuyen a la reducción progresiva del consumo de combustibles y emisiones frente a tecnologías convencionales, al tiempo que facilitan procesos de incorporación tecnológica, desarrollo de capacidades productivas y transferencia de conocimiento en la industria nacional.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente excluir a los FHEV ni establecer un tratamiento diferenciado en los términos propuestos.</p>
46	27/04/2026	ANDEMOS	<p>Consideramos que la implementación del decreto en los términos actuales plantea riesgos críticos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacto social: El encarecimiento de las tecnologías limpias limitaría el acceso del ciudadano a opciones de movilidad más eficientes, seguras y sostenibles. • Reindustrialización incierta: Un mercado contraído por mayores barreras de acceso no garantiza el desarrollo industrial; por el contrario, reduce la escala necesaria para viabilizar inversiones locales. • Distorsión del mercado: La introducción de medidas que privilegian ciertos actores puede afectar el equilibrio logrado mediante la libre competencia, reduciendo la oferta y afectando la dinámica del sector. • Seguridad jurídica: Cambios en las condiciones regulatorias que afectan inversiones realizadas bajo el régimen vigente generan incertidumbre y desincentivan futuras inversiones. <p>Desde ANDEMOS consideramos que la reindustrialización debe ser un proceso complementario que coexista con un mercado abierto, competitivo y tecnológicamente diverso. La imposición de cargas que encarezcan el acceso a tecnologías limpias resulta contraproducente frente a los objetivos de transición energética y bienestar del consumidor.</p> <p>En este contexto, respetuosamente solicitamos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener las condiciones técnicas y arancelarias establecidas en la versión anterior del proyecto de decreto, la cual contaba con mayor consenso sectorial. 2. Garantizar un esquema de transición que respete las condiciones bajo las cuales se realizaron inversiones en el país, preservando la seguridad jurídica. 3. Evitar la adopción de medidas que generen distorsiones en el mercado y afecten la libre competencia y el acceso del consumidor a tecnologías de bajas emisiones. 4. Promover un modelo de reindustrialización que complemente —y no sustituya— la oferta existente, asegurando precios competitivos y diversidad tecnológica. 	No aceptada	<p>No se aceptan las observaciones.</p> <p>El proyecto de decreto mantiene un enfoque orientado a promover simultáneamente la transición tecnológica, el fortalecimiento industrial y el desarrollo de capacidades productivas nacionales asociadas a la movilidad eléctrica e híbrida enchufable.</p> <p>Las medidas previstas en el instrumento buscan incentivar nuevas inversiones, transferencia tecnológica, generación de empleo y consolidación de encadenamientos locales, bajo criterios de gradualidad, proporcionalidad y seguimiento administrativo.</p> <p>Asimismo, el proyecto no restringe el acceso a tecnologías de bajas emisiones ni sustituye la oferta existente en el mercado, sino que establece condiciones diferenciales para proyectos que incorporen procesos de transformación y ensamble en el país, en línea con los objetivos de reindustrialización y desarrollo productivo.</p> <p>En relación con la seguridad jurídica y las inversiones realizadas, el instrumento establece condiciones generales de aplicación y mecanismos de implementación orientados a garantizar la adecuada transición y administración del régimen.</p> <p>En consecuencia, no se considera procedente modificar el enfoque general del proyecto en los términos propuestos.</p>
 NUBIA LOPEZ MORALES Subdirectora de Prácticas Comerciales Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y Comercio Exterior					
Proceso:GJ Gestión Jurídica					Página 1 de 1