

<b>Entidad originadora:</b>	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
<b>Fecha (dd/mm/aa):</b>	16/04/2026
<b>Proyecto de Decreto/Resolución:</b>	<i>“Por medio del cual se crea 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”</i>

## 1. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS.

### 1.1. ANTECEDENTES FÁCTICOS

El Decreto 1881 de 2021, constituye el marco normativo vigente para la clasificación, gravamen y tratamiento arancelario de las mercancías que ingresan al territorio aduanero nacional, y que, conforme a la Ley 1609 de 2013, el Gobierno Nacional puede establecer instrumentos arancelarios destinados a fomentar la competitividad, la modernización industrial y la transformación productiva.

De acuerdo con la Encuesta Anual Manufacturera-EAM del Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE, las actividades manufactureras intensivas en tecnología (incluidas la electrónica industrial, la fabricación de maquinaria, la metalmecánica, la producción de componentes automotrices y la fabricación de sistemas de almacenamiento energético) representan un núcleo estratégico de generación de valor agregado, empleo calificado y encadenamientos productivos, con una producción superior a los 7,9 billones de pesos en 2019.

El Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” orienta la política pública hacia la transformación productiva, la internacionalización, la descarbonización, la sostenibilidad ambiental y el impulso de sectores intensivos en innovación, conocimiento y tecnología, incluida la manufactura avanzada vinculada a la movilidad sostenible.

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” y la política de reindustrialización, los Proyectos Industriales Estratégicos se conciben como iniciativas alineadas con las “apuestas estratégicas” del Gobierno Nacional. Estas buscan transformar el modelo económico, fortalecer encadenamientos productivos y promover la innovación, la sostenibilidad y la competitividad de los distintos sectores productivos.

A su vez, la Política de Reindustrialización del Gobierno Nacional, establecida en el documento Conpes 4129 del 21 de diciembre de 2023, tiene los siguientes objetivos estratégicos: (i) reducir la dependencia económica de las actividades extractivas, (ii) promover la producción de bienes asociados a tecnologías limpias, (iii) fortalecer los vínculos productivos con sectores como la metalurgia, la electrónica, las Tecnologías de la información y las Comunicaciones-TIC, la petroquímica y los plásticos, y (iv) promover la tecnología hacia una economía del conocimiento.

En este contexto, los proyectos industriales centrados en la fabricación de Vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables - PHEV, de Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida - E-REV, Vehículos Híbridos Completos - HEV y de Vehículos Eléctricos de Batería - BEV, requieren, para su fase de instalación, un volumen significativo de componente técnico inicial que consiste en maquinaria especializada, automatización industrial, equipos de calibración, bancos de pruebas, software integrado, módulos electrónicos piloto, estaciones de validación, sistemas de control industrial, líneas de producción automatizada y otros elementos de precisión esenciales.

La naturaleza técnica de las plantas industriales de nueva generación implica etapas sucesivas para el montaje de líneas de producción, configuración y calibración industrial de equipos, pruebas piloto en la línea de producción, certificaciones de calidad seguridad del sistema de producción, certificaciones ambientales, formación de talento humano y puesta en marcha que requieren un tratamiento normativo

específico, armonizado con estándares internacionales de manufactura avanzada, interoperabilidad, seguridad técnica y trazabilidad.

Diversos actores del sector productivo han expresado la necesidad de contar con un régimen regulatorio claro, estable y especializado que brinde seguridad jurídica, facilite la toma de decisiones de inversión, reduzca los costos de instalación industrial y garantice procesos de certificación técnica alineados con los Reglamentos Técnicos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), administrados por el Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones sobre Vehículos (WP.29

Dichos Reglamentos Técnicos constituyen un sistema internacional de homogenización normativa que establece requisitos uniformes para el diseño, construcción, desempeño y seguridad de vehículos y sus componentes, con el propósito de mejorar la seguridad vial, armonizar los estándares técnicos y facilitar el comercio internacional mediante el reconocimiento recíproco de las homologaciones expedidas bajo el Acuerdo de 1958.

Ahora bien, tratándose de proyectos vinculados a la manufactura de vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables, Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida y de Vehículos Eléctricos de Batería, resulta indispensable garantizar el cumplimiento de los reglamentos referentes a seguridad vial vigentes en el territorio nacional, con el fin de asegurar que los vehículos fabricados o ensamblados en Colombia cuenten con certificaciones técnicas reconocidas internacionalmente y puedan acceder a mercados externos con menores cargas regulatorias.

En experiencias previas como el Programa de Fomento a la Industria Automotriz - PROFIA y el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial IAMAS han demostrado que los instrumentos arancelarios de apoyo industrial pueden incentivar la inversión productiva, dinamizar la producción nacional, generar empleo calificado, promover tecnologías limpias y contribuir con el cumplimiento de metas de transición energética, destacándose en particular que el IAMAS alcanzó una utilización superior al 99% del contingente asignado e incrementos del 21,1% en unidades producidas entre 2021 y 2022.

Con el fin de evitar duplicidades normativas y garantizar la eficiencia de los instrumentos de política industrial, es pertinente establecer un instrumento autónomo y complementario al Programa de Fomento a la Industria Automotriz - PROFIA y al Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial IAMAS (creado por el Decreto 1880 de 2021) orientado exclusivamente a proyectos industriales nuevos encaminados al montaje de plantas de producción de vehículos Híbridos eléctrico Enchufables, vehículos eléctricos de autonomía Extendida y de vehículos eléctricos de batería cuya instalación requiera la importación de componente técnico inicial sujeto a condiciones especiales de destinación.

## 1.2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Por su parte, el ordenamiento jurídico Colombiano, a través de la Ley 1964 de 2019 estableció el marco jurídico nacional para la promoción del uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, mediante incentivos tributarios, beneficios en materia de revisión técnico-mecánica, descuentos en el SOAT y exenciones a restricciones de circulación, con el propósito de acelerar la transición hacia tecnologías vehiculares limpias; y que, en desarrollo de dicha ley, el Estado colombiano ha orientado su política pública hacia la descarbonización del transporte, reduciendo barreras regulatorias y promoviendo condiciones favorables para la introducción, fabricación y ensamblaje de vehículos eléctricos en el país.

La estructura de incentivos prevista por la Ley 1964 de 2019 resulta complementaria y convergente con los objetivos de un régimen especial para la importación de componente técnico inicial para la

puesta en marcha de una planta de producción de vehículos Híbridos eléctricos Enchufables, vehículos eléctricos de autonomía Extendida y de vehículos Eléctricos de batería, en la medida en que ambos instrumentos buscan consolidar un ecosistema tecnológico e industrial que permita al país avanzar hacia una movilidad sostenible, eficiente y competitiva.

Adicionalmente, la Ley 2486 de 2025 reguló la circulación y promovió el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de integrar soluciones de micro movilidad dentro de un sistema de transporte multimodal, seguro y ambientalmente sostenible. Que esta ley reafirma el compromiso del Estado colombiano con la electromovilidad en todas sus escalas, desde la micro movilidad hasta los vehículos de alta capacidad, y evidencia la necesidad de fortalecer las capacidades industriales para la fabricación de componentes, subconjuntos eléctricos y sistemas de seguridad compatibles con los estándares técnicos aplicables.

En consecuencia, el desarrollo de Proyectos Industriales Estratégicos en movilidad híbrida enchufable y eléctrica requiere un marco regulatorio que, con la importación temporal y condicionada de componente técnico inicial contribuya a robustecer la oferta nacional, facilitar la promoción tecnológica y consolidar cadenas de valor asociadas a la movilidad sostenible.

### 1.3. RAZONES DE CONVENIENCIA.

Mediante estudio técnico se evidencia que el mercado global de la movilidad eléctrica ha experimentado un crecimiento acelerado, impulsado por la generación de economías de escala en la producción de baterías, la reducción del costo total de propiedad de los vehículos, el fortalecimiento de estándares ambientales más exigentes y la expansión progresiva de la infraestructura de recarga. Estos factores han contribuido a consolidar condiciones favorables para la adopción masiva de tecnologías de transporte limpio.

El análisis comparado de distintas regiones en las que se han implementado incentivos para la movilidad sostenible confirma que la adopción de vehículos eléctricos de batería (BEV) y de vehículos híbridos enchufables (PHEV) se encuentra en una fase de expansión acelerada. Este proceso se caracteriza por un liderazgo productivo en Asia - especialmente en China-, así como por una consolidación regulatoria en Europa y Norteamérica. De manera complementaria, se observa una creciente focalización de los incentivos públicos, orientados a límites de precio, segmentación por tipo de uso y un mayor escrutinio técnico de los vehículos PHEV, en respuesta a consideraciones de sostenibilidad fiscal, equidad y desempeño ambiental real.

En atención a la necesidad de adoptar medidas que permitan a Colombia insertarse de manera competitiva en esta transición, así como atraer inversión en proyectos de ensamble y fortalecer la cadena de valor asociada a la movilidad eléctrica, se identifican modelos de inversión y factores críticos de localización. Entre estos se destacan: (i) la estabilidad jurídica, (ii) la existencia de incentivos fiscales y arancelarios, (iii) los costos laborales y la disponibilidad de talento humano técnico, (iv) la eficiencia logística y el acceso a mercados —incluyendo acuerdos comerciales y conectividad portuaria—, (v) la disponibilidad de energía competitiva, confiable y alineada con estrategias de descarbonización industrial, y (vi) la existencia de zonas francas y facilidades para la importación de insumos y la exportación de unidades terminadas.

En este contexto y basados en el estudio técnico realizado, se hace evidente la necesidad de que Colombia adopte un marco normativo e institucional que responda de manera integral a las dinámicas de la transición hacia la movilidad limpia y a las condiciones de competencia internacional por la atracción de inversión industrial.

En consecuencia, resulta prioritario avanzar en la adopción de medidas que permitan reducir brechas estructurales, fortalecer el entorno de negocios y consolidar una propuesta competitiva. Esto implica no solo la implementación de incentivos adecuados, sino también la articulación de instrumentos

regulatorios, fiscales y logísticos que faciliten el establecimiento de proyectos industriales de movilidad eléctrica, promuevan la transferencia tecnológica y potencien el desarrollo de encadenamientos productivos locales.

En virtud de lo anterior, la creación de un Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL) permitirá otorgar un tratamiento aduanero y arancelario (transitorio, condicionado y verificable) preferencial, sin afectar los compromisos internacionales del país, y compatible con el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, los Tratados de Libre Comercio y los Acuerdos de Promoción Comercial suscritos por Colombia.

En mérito de lo expuesto, el Gobierno nacional considera necesario crear un régimen especial para la implementación de Proyectos Industriales Estratégicos de Movilidad Eléctrica e Híbrida Enchufable, en armonía con los objetivos de competitividad, sostenibilidad, transición energética y reindustrialización establecidos por la política pública nacional.

#### 1.4. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PROYECTO DE DECRETO

Para promover la industria nacional de Vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV), Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida (E-REV), Vehículos Híbridos Completos (FHEV) y Vehículos Eléctricos de Batería (BEV), y cumplir los objetivos del Instrumento INPIMHEL, es necesario establecer un marco claro para la importación de los vehículos mencionados, bajo las modalidades CKD y SKD, de manera que los componentes importados sean producidos, ensamblados, integrados y puestos en marcha en plantas ubicadas en Colombia, garantizando el desarrollo industrial local.

El uso de materiales CKD y SKD permite optimizar la producción, fomentar la transferencia tecnológica y garantizar la trazabilidad de los componentes importados, asegurando que los vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV), Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida (E-REV) y Vehículos Eléctricos de Batería (BEV), ensamblados cumplan con los estándares técnicos, de calidad y ambientales exigidos por la normativa nacional y los programas de movilidad eléctrica.

Con el fin de precisar las condiciones de importación y de ensamble de vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV), Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida (E-REV), Vehículos Híbridos Completos (FHEV) y Vehículos Eléctricos de Batería (BEV)), resulta necesario adicionar la partida 9803 y las notas 5 y 6 al Capítulo 98 del arancel de aduanas contenido en el Decreto 1881 de 2021 disposiciones que establezcan los criterios y definiciones de ensamble para los materiales CKD y SKD, garantizando su correcta clasificación arancelaria y asegurando que los procesos de ensamblaje en Colombia cumplan con estándares técnicos y de trazabilidad.

Para garantizar la correcta clasificación, control y seguimiento de los de vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV), Vehículos Híbridos de Autonomía Extendida (E-REV), Vehículos Híbridos Completos (FHEV) y Vehículos Eléctricos de Batería (BEV), importados bajo las modalidades CKD y SKD, y facilitar la aplicación de beneficios arancelarios y fiscales del Instrumento INPIMHEL, resulta necesario desdoblarse la partida arancelaria 9803 en las subpartidas diferenciadas para CKD (9803.10.00.00) y SKD (9803.20.00.00), asegurando claridad normativa, trazabilidad y transparencia en los procesos de importación y ensamblaje en Colombia.

#### 1.5 RECOMENDACIÓN DE COMITÉ DE ASUNTOS ADUANEROS, ARANCLERIOS Y DE COMERCIO EXTERIOR.

Se hace necesaria la integración progresiva de contenido nacional en los vehículos eléctricos ensamblados, a través del uso de componentes locales y la incorporación de mano de obra nacional. Esto, como un componente obligatorio para el acceso a los beneficios del INPIMHEL.

El Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en sesión 387 del dieciséis (16) de diciembre de 2025 recomendó la creación del instrumento para facilitar la instalación, configuración industrial, calibración, validación técnica y puesta en marcha de plantas de manufactura avanzada destinadas a la producción o ensamble de vehículos Híbridos Eléctricos Enchufables- PHEV, de Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida-E-REV y de Vehículos Eléctricos de Batería – BEV.

Así mismo, se deja constancia de que, en la sesión 389 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, celebrada el veintitrés (23) de enero de 2023, se recomendó la conformación de una mesa técnica, programada para el martes 27 de enero en las instalaciones de la DIAN, a partir de las 8:00 a.m., con el objetivo de avanzar hasta la consolidación del borrador final del proyecto de decreto.

Por último, en sesión 390 del 27 de enero de 2026 el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior recomendó la aplicación de las subpartidas arancelarias identificadas en el marco del Programa INPHIMEL, en los términos previstos en el proyecto de decreto, para efectos de la adopción de los beneficios y tratamientos arancelarios allí establecidos; así como la creación de las nuevas partidas y/o subpartidas arancelarias, las notas 5 y 6 del capítulo 98 previstas en el proyecto de decreto, de conformidad con la nomenclatura arancelaria vigente y las competencias del Gobierno nacional, para la adecuada implementación de las medidas arancelarias propuestas, con base en los análisis técnicos, económicos y jurídicos que las sustentan; además de la adopción e implementación del Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E), en los términos establecidos en el proyecto de decreto, incluyendo las condiciones, requisitos y tratamientos arancelarios asociados.

## **2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**

El decreto estaría dirigido a las empresas nacionales o extranjeras, que desarrollen Proyectos INPHIMEL que fabrique vehículos clasificados en las subpartidas mencionadas en el 9 del Decreto, que importen y soliciten el cupo de importación de mercancías clasificadas por las subpartidas arancelarias establecidas en el mencionado artículo, también aplicará para las personas jurídicas, nacionales o extranjeras, que desarrollen actividades de fabricación o ensamble de vehículos clasificados en las subpartidas arancelarias señaladas en el artículo 26 del Decreto, en el territorio nacional.

## **3. IMPACTO ECONÓMICO**

De acuerdo con la estimación de costo fiscal establecida por la Subdirección de Estudios Económicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN- la medida arancelaria, en cuanto a la aplicación del diferimiento arancelario al 0% para el grupo de subpartidas del componente técnico generaría entre el 01 de enero al 31 de diciembre de 2026 un costo fiscal de \$581.582 millones, discriminado así: \$92.563 millones atribuibles al IVA y \$489.019 millones correspondientes al arancel. El valor presente<sup>1</sup> del diferimiento para el período enero de 2026 a diciembre de 2035 ascendería a \$5,7 billones de pesos por concepto de aranceles y de \$1,1 billones de pesos por IVA, sumando un total de \$6,8 billones de pesos, bajo el supuesto de que las demás variables permanezcan constantes; además, respecto de el diferimiento arancelario al 5% y para un total de 20.000 unidades para el conjunto de subpartidas, entre el 01 de enero al 31 de diciembre de 2026 generaría un costo fiscal de \$692.420 millones, discriminado así: \$32.899 millones atribuibles al IVA y \$659.521 millones correspondientes al arancel. El valor presente<sup>3</sup> del diferimiento para el período enero de 2026 a diciembre de 2027 ascendería a \$1,3 billones por concepto de aranceles y de \$67.147 millones por IVA, sumando un total de \$1,4 billones, bajo los



supuestos de la utilización total del cupo (20.000 unidades para el conjunto de subpartidas) y de que las demás variables permanezcan constantes.

### **3. VIABILIDAD JURÍDICA**

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo:

La medida arancelaria que se establece a través del Decreto en virtud del numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponde al Presidente de la República la expedición de normas que regulen el comercio exterior, así mismo la Ley 1609 de 2013 habilita al Gobierno Nacional para establecer instrumentos arancelarios destinados a fomentar la competitividad, la modernización industrial y la transformación productiva.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada:

El decreto entrará en vigencia a partir de los quince (15) días comunes siguientes a su publicación en el Diario Oficial.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas:

El presente Decreto modifica parcialmente y adiciona el Decreto 1881 de 2021.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción).

No se halló decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que pudieran tener impacto o ser relevantes para la expedición del decreto y se ha determinado que el mismo se ajusta a la jurisprudencia nacional vigente.

### **4. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

No aplica.

### **5. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN**

La norma no generaría impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

### **1. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO**

Actas No. 387, 389 y 390 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y Comercio Exterior y Análisis de mercado y estudio técnico. Experiencias comparadas de incentivos para movilidad limpia (vehículos híbridos y eléctricos). Dirección de Comercio Exterior.

#### **ANEXOS:**

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta,

Aplica



publicidad y deincorporación en la agenda regulatoria	
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	No Aplica
Informe de observaciones y respuestas	Aplica
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio	Aplica
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	Aplica
Otro	Actas 387 de 2025, 389 y 390 de 2026 y Análisis de mercado y estudio técnico. Experiencias comparadas de incentivos para movilidad limpia (vehículos híbridos y eléctricos). Dirección de Comercio Exterior.

**Aprobó:**

---

**Mónica Fernanda Yajaira Leonel Martínez**  
**Jefe Oficina Asesora Jurídica**  
**Ministerio de Comercio, Industria y Turismo**

---

**Nubia López Morales**  
**Secretaria Técnica Comité de Asuntos**  
**Aduaneros, Arancelarios y de Comercio**  
**Exterior**  
**Ministerio de Comercio, Industria y Turismo**