

Entidad originadora:	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Fecha (dd/mm/aa):	3 de julio de 2026
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>“Por el cual se modifica el Decreto 1898 de 2023”</i>

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

1.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS

El Decreto 1881 del 30 de diciembre de 2021 se adoptó el Arancel de Aduanas que entró a regir a partir del 1° de enero de 2022.

Con el Decreto 1880 del 30 de diciembre de 2021 se creó un contingente automotor denominado Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Ambiental y de la Seguridad Vial – IAMAS, a través del cual se autorizaba la importación de hasta el diez por ciento (10%) de las unidades producidas en el territorio nacional, que no excedieran el quince por ciento (15%) del valor FOB de los vehículos a importar frente al valor de la producción nacional, entre el 1° de enero y el 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la solicitud, con cero por ciento (0%) del arancel aplicable a empresas de fabricación o ensamble de vehículos que hicieran parte del Régimen de Transformación y/o Ensamble o del Programa de Fomento para la Industria Automotriz – PROFIA, por dos años contados a partir de 2021.

El Decreto 1514 del 4 de agosto de 2022 amplió la vigencia del Decreto 1880 hasta el 31 de diciembre de 2023.

En desarrollo de la Política de Reindustrialización en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, mediante Decreto 1898 del 8 de noviembre de 2023 el Gobierno Nacional modernizó el instrumento arancelario para el otorgamiento del contingente, determinando que el beneficio sería otorgado de acuerdo con los criterios de inversión y de producción.

Uno de los ejes de transformación establecidos en el artículo 3 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, “Colombia Potencia Mundial de la Vida”), es la transformación productiva, internacionalización y acción climática que “apunta a la diversificación de las actividades productivas que aprovechen el capital natural y profundicen en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con ello, se espera una productividad que propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza al tiempo que es incluyente, dejando atrás de manera progresiva la dependencia de actividades extractivas y dando paso a una economía reindustrializada con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales en armonía con la naturaleza.”

1.2. DE LA SOLICITUD.

De un lado, con el fin de alcanzar los objetivos de la Política Nacional de Reindustrialización y la transición progresiva de una economía extractivista a una economía del conocimiento, productiva y sostenible según lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo y en reconocimiento del impacto del sector automotor en la economía del país, resulta de vital importancia para el Gobierno Nacional mantener los incentivos como los determinados por el IAMAS, ya que el contingente de importación de tecnologías a gasolina e híbridas permite la transición progresiva a tecnologías eléctricas.

Mediante solicitud particular del 24 de abril de 2026 la Cámara de Industria Automotriz de la ANDI requirió la ampliación de la lista de elementos de seguridad exigidos, mediante la incorporación de reglamentos y alternativas técnicamente equivalentes, reconocidas internacionalmente como UNECE y FMVSS, con el propósito de habilitar una mayor diversidad de modelos disponibles en la región para el segmento de vehículos de carga.

La mencionada solicitud se argumentó indicando que los reglamentos de seguridad vehicular no implican una reducción en los estándares de seguridad, sino una optimización del instrumento a partir de criterios de equivalencia técnica y reconocimiento internacional. Por el contrario, esta medida contribuye de manera directa al fortalecimiento de la seguridad vial en el país, en tanto permite ampliar el universo de tecnologías disponibles con altos estándares de desempeño, facilita la renovación efectiva del parque automotor de carga —actualmente envejecido— y promueve la incorporación progresiva de mejores prácticas en seguridad vehicular. Asimismo, robustece el IAMAS como instrumento de política pública al hacerlo operativamente viable, incrementando su utilización y su impacto real sobre la industria.

Por otro lado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial por medio de *Comentarios al proyecto de Decreto - Por el cual se prorroga el Decreto 1898 de 2023 – IAMAS* radicado el 03 de junio de 2026 sugirió considerar en este proyecto de Decreto la inclusión de una condición en la cual se establezca la eliminación automática de algún requisito como condición válida para acceder al beneficio, en caso de que entre en vigencia alguna de la reglamentación que fije como obligatorio el desempeño o condición de algún sistema, componente y/o equipamiento adoptada por el Ministerio de Transporte, caso en cual subsistirían solo aquellos requisitos que no sean obligatorios al momento de aplicar para el beneficio y consecuentemente sería indispensable cumplir con aquellos que subsistan.

1.3. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

La continuidad del IAMAS resulta relevante en consideración a la acelerada transformación tecnológica del sector automotor a nivel global y regional, caracterizada por la electrificación, hibridación avanzada, conectividad vehicular, digitalización de procesos, desarrollo de nuevos materiales y diversificación de plataformas productivas, el país requiere actualizar y adecuar el IAMAS para responder oportunamente a los cambios del mercado, facilitar la incorporación de nuevas tecnologías de movilidad sostenible y garantizar la permanencia del país dentro de las cadenas globales de valor.

Para mantener a Colombia como destino de inversiones competitivo frente a otros países latinoamericanos, resulta clave contar con un entorno normativo y de incentivos que acompañe estos esfuerzos. En ese contexto, el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial (IAMAS) representa una herramienta de gran valor para consolidar alianzas estratégicas que proporcionen inversión en el sector automotor, al permitir complementar la producción nacional con importaciones sin arancel de modelos no producidos localmente. Con ocasión en lo cual, es adecuado continuar incentivando diferentes escenarios de inversión en el sector automotor, con el fin de fortalecer el desarrollo del tejido de autopartistas nacionales e incrementar el potencial exportador.

El acceso al beneficio del Instrumento Arancelario para el Mejoramiento y de la Seguridad Vial (IAMAS) se sustenta en el compromiso del sector automotor con la transformación productiva del país, materializado en inversiones orientadas a la modernización de plantas de ensamble y a la incorporación progresiva de tecnologías de vanguardia. Dichas inversiones han permitido avanzar en la producción de vehículos con estándares superiores de seguridad vial, mediante la integración de sistemas de seguridad activa y pasiva que contribuyen a la reducción de la siniestralidad, así como en el desempeño ambiental del parque automotor, a través de la adopción de motorizaciones más eficientes y con menores niveles de emisiones. En este contexto, el instrumento no solo incentiva la actividad industrial, sino que genera efectos positivos verificables en la calidad del parque vehicular, la salud pública y la sostenibilidad ambiental, consolidándose como un mecanismo alineado con los objetivos nacionales de transición energética, mejora de la calidad del aire y cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de mitigación del cambio climático.

De acuerdo con Informe Técnico presentado ante el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, se observó que en el año 2024 y con ocasión al IMAS, la producción de vehículos de las empresas beneficiarias del instrumento alcanzó 48.096 unidades, mientras que para el año 2025 se registró una producción de 36.475 unidades. Esta variación, en un contexto de ajuste del sector, evidencia la necesidad de fortalecer mecanismos que contribuyan a la sostenibilidad y recuperación de la actividad productiva

El referido informe se indicó que, el instrumento ha demostrado ser una herramienta efectiva para la competitividad del sector, al permitir en 2024 una utilización del contingente del 68,60%, facilitando la importación de 3.745 vehículos con arancel 0% por un valor FOB de \$223.628.170.342,02. Para el año 2025, pese a un entorno menos dinámico, el contingente tuvo una asignación del 55,28%, de los cuales se utilizó valor FOB \$83.676.186.506, correspondiente a la importación de 1.437 vehículos.

Finalmente se destaca que el instrumento IAMAS continúa siendo utilizado por las empresas beneficiarias y constituye un soporte clave para la operación del sector, especialmente en escenarios de desaceleración, contribuyendo a preservar capacidades productivas, mantener la actividad económica y generar condiciones para una futura recuperación. lo anterior se resalta la efectividad del contingente IAMAS, a partir de su uso y el impulso en que ha generado en el desarrollo y crecimiento del sector automotor en el país, por lo que se hace conveniente

extender su vigencia, dado que el Decreto 1898 de 2023 vence el 31 de diciembre de 2026.

Por porta parte y de acuerdo con lo solicitado por la Cámara de Industria Automotriz de la ANDI y el comentario de la ANSV sobre el requisito de la lista de elementos de seguridad vial para el acceso al IMAS, se solicitó concepto a la Dirección de Regulación y la Oficina Asesora de Asuntos Legales Internacionales del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -MinCIT.

La Oficina de Asuntos Legales Internacionales del MinCIT mediante memorando No. OALI-2026-000099 concluyó “... *que los requisitos establecidos en el mecanismo IAMAS no parecen tener implicaciones de cara a las obligaciones comerciales internacionales de Colombia en materia de OTC - Obstáculos Técnicos al Comercio- y, de hecho, dichos requisitos no se ajustan a la definición de OTC presente en el Anexo 1.1. del Acuerdo OTC, toda vez que su cumplimiento es opcional, potestativo, y sujeto al interés de un productor en específico de hacer parte del mecanismo IAMAS*”.

La Dirección de Regulación del MinCIT por medio de correo electrónico del 30 de junio de 2026 se pronunció al respecto indicando que “...*La ANSV refiere reglamentación de seguridad vehicular ya expedida por el Ministerio de Transporte, (aunque no vigente) y propone incorporar una cláusula de eliminación automática del requisito IAMAS cuando esa norma obligatoria entre a regir. Ello evidencia que el reglamento técnico de seguridad vehicular es un instrumento distinto, en cabeza del sector transporte y que la condición del IAMAS coexistirá con aquel y deberá cederle el paso. El numeral 11 no es, entonces, el reglamento técnico.*

... El problema surge cuando la condición consiste en cumplir estándares internacionales específicos y se referencia de manera exclusiva una sola familia regulatoria (los Reglamentos ONU bajo el Acuerdo de 1958), sin declarar el reconocimiento de regímenes o estándares equivalentes. Aunque el instrumento no sea reglamento técnico en sentido estricto, produce efectos comerciales y queda expuesto al escrutinio del Acuerdo OTC y a las consultas de socios comerciales, en particular bajo los principios de trato nacional y de nación más favorecida (artículo 2.1), de no creación de obstáculos innecesarios (artículo 2.2) y de uso de las normas internacionales pertinentes como base (artículo 2.4). El punto débil es precisamente la exclusividad ONU sin declaración de equivalencias: un vehículo certificado bajo un régimen de protección equivalente queda excluido del beneficio por la sola elección del estándar de referencia.

...”

Como consecuencia de lo anterior se identificó la necesidad de modificar el Decreto 1898 de 2023, con el fin de definir el requisito relacionado con la seguridad vial de los vehículos objeto del beneficio IAMAS, con orientación a lo antes indicado.

También y como efecto de lo anterior, se identificó que es necesario modificar el artículo 4 del Decreto 1898 de 2023, ya que el contenido actual del mismo corresponde a la verificación del requisito del numeral 11 del artículo 1 del mencionado Decreto.

1.4. RECOMENDACIÓN DEL COMITÉ DE ASUNTOS ADUANEROS, ARANCELARIOS Y DE COMERCIO EXTERIOR.

En la sección 399 del 15 de mayo de 2026 el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, recomendó la modificación recomendó prorrogar el Decreto 1898 de 2023, así como sus modificaciones o adiciones por el término de 5 años.

Por medio de sesión 401 del 01 de mayo de 2026 el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, recomendó la modificación del numeral 11 del artículo 1 del Decreto 1898 de 2023, en el sentido de incluir como requisito para acceder al Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y la Seguridad Vial (IAMAS) el cumplimiento de normas técnicas de seguridad vial vigentes.

2.AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El ámbito de aplicación y los sujetos a quienes va dirigido el decreto corresponden a aquellos importadores del sector automotor, empresas autorizadas a la luz del Decreto 1898 de 2023.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

En virtud del numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponde al Presidente de la República: *“Organizar el crédito público; reconocer la deuda nacional y arreglar su servicio; modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; regular el comercio exterior; y ejercer la intervención en las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de recursos provenientes del ahorro de terceros de acuerdo con la ley.”*

El artículo 2° de la Ley 7ª de 1991 establece diversos principios que orientan al Gobierno Nacional para la expedición de normas que regulen el comercio exterior, entre ellos:

- “1. Impulsar la internacionalización de la economía colombiana para lograr un ritmo creciente y sostenido de desarrollo.*
- 2. Promover y fomentar el comercio exterior de bienes, tecnología, servicios y en particular, las exportaciones. (...)”*

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada:

El Decreto 1898 de 2023 se encuentra vigente hasta el 31 de diciembre de 2026.

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

El presente Decreto modifica parcialmente el Decreto 1898 de 2023.

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 el mismo se ajusta a la jurisprudencia nacional vigente.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

El Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS en su sesión del **XX de XXXX** de 2026, otorgó concepto de costo fiscal favorable a la recomendación del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior **XXXXX**

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN
(Si se requiere)

La expedición del decreto no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la nación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

Extracto de acta 399 del 15 de mayo de 2026 y extracto 401 del 01 de julio de 2026 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	<i>Aplica</i>
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	<i>No aplica</i>
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	<i>Aplica</i>
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	<i>No aplica</i>
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	<i>No aplica</i>
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	Extracto de acta 399 y 401 del Comité de Asuntos



Aduaneros, Arancelarios y
de Comercio Exterior.

Aprobó:

MONICA YAJAIRA LEONEL
Jefe Oficina Asesora Jurídica
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

LUCIANO CHAPARRO
Secretaria Técnica
Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo