



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

Nombre de la entidad		Ministerio del Comercio, Industria y Turismo			
Responsable del proceso		Secretaría Técnica del Laboratorio de Asesoría Jurídica, Asesorías y de Comercio Exterior			
Nombre del proyecto de regulación		Por el cual se modifica el Decreto 1493 de 2013.			
Objetivo del proyecto de regulación		Se modifican los requisitos de inscripción de vehículos a través del sistema de IANAS.			
Fecha de publicación del informe		16/07/2026			
Tiempo total de duración de la consulta:		Siete (7) días hábiles			
Fecha de inicio		16/07/2025			
Fecha de finalización		16/07/2026			
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://www.minci.gov.co/nominalidad/proyectos-de-nominalidad/proyectos-de-decreto-2026			
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		https://www.minci.gov.co/links			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		comunicacion@minci.gov.co			
Resumen de la consulta					
Número de Total de participantes					
Número total de comentarios recibidos					
Número de comentarios aceptados					
Número de comentarios rechazados					
Número de comentarios parcialmente aceptados					
Número de comentarios no aceptados					
Número total de artículos del proyecto					
Número total de artículos del proyecto con comentarios					
Número total de artículos del proyecto modificados					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	
1	10/07/2026	RENAULT	Solicitamos respetuosamente que no sea expedido el decreto prorrogando la vigencia de incentivo IANAS, hasta tanto se adelante la debida evaluación en Comité Confis que permita así la ampliación de la vigencia del mecanismo con asignación de cupo fiscal, preservando así la efectividad del instrumento al habillar la evaluación de proyectos de Confidencial C inversión bajo un marco de confianza y estabilidad requerida para proyecto de alto impacto como lo es el de Renault en Colombia.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma, después de la etapa de comentarios sera llevado al CONFIS
2	10/07/2026	RENAULT	De manera supletoria, ponemos a consideración del Ministerio la opción de contemplar un mecanismo de reasignación del sacrificio fiscal asignado y subutilizado para la vigencia 2023-2026, que permita trasladar el diferimiento fiscal ya autorizado para ser utilizado al año 2027, primer año de vigencia contemplado en el borrador de decreto de la referencia. Esta alternativa contribuiría a brindar mayor certidumbre a las empresas beneficiarias y potenciales inversionistas, mitigando los riesgos antes relacionados, y permitiendo que el instrumento conserve su capacidad de incentivar decisiones de inversión durante la transición hacia la asignación de nuevos recursos. 1. <u>Obligatoriedad del concepto previo de abogacía de la competencia</u> El artículo 7º de la Ley 1340 de 2009 establece que las autoridades de regulación deben informar a la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) para emitir concepto previo sobre los proyectos que puedan tener incidencia sobre la libre competencia en los mercados. A su vez, el Decreto 2897 de 2010 reglamenta dicho deber, imponiendo a la autoridad que proyecta expedir un acto administrativo con fines regulatorios la obligación de evaluar previamente su posible incidencia sobre la libre competencia y, cuando corresponda, remitir el proyecto a la SIC para que este pueda pronunciarse. El Consejo de Estado ha precisado que este trámite no constituye una formalidad innecua y su omisión podría tener como consecuencia la nulidad del acto: "El efecto jurídico que podría traer para la autoridad de regulación el no remitir un proyecto regulatorio a la Superintendencia de Industria y Comercio para su evaluación dentro de la función de abogacía de la competencia, o el de apartarse del concepto previo expedido por la Superintendencia de Industria y Comercio sin manifestar de manera expresa los motivos por los cuales se aparta, en principio, sería la nulidad del acto administrativo de regulación por expedición irregular del acto administrativo y violación de las normas en que debe fundarse, causales que deberán ser estudiadas y declaradas, en todo caso, por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo." Al tenor de la Memoria Justificativa del proyecto en comento, el Ministerio considera que esta "no aplica". No obstante, el altamente recomendable que la entidad reevalúe dicha posición por tres motivos que se exponen a continuación. En primer lugar, la figura del IANAS no ha estado exenta de discusiones sobre el derecho a la competencia, por lo que ha sido tradicional que el Ministerio de Industria y Comercio, como cabeza del sector y en ejercicio de sus funciones de promoción de la competencia establecidas en los numerales 4º y 7º del Decreto 210 de 2003, solicite conceptos de abogacía de la competencia a la Superintendencia de Industria y Comercio en lo relacionado con este mecanismo. De este modo, tanto el Decreto 1880 de 2021, como el Decreto 1898 de 2023 fueron teóricamente consultados con la Superintendencia. En idéntico sentido, el Decreto 266 de 2026 que lo modificó, al tenor del Informe de Respuestas a Observaciones publicado por el Ministerio, se procedió a solicitar dicho concepto en respuesta a una observación realizada por el suscrito. En el presente caso, conforme las reglas del Derecho, lo accesorio debiera seguir la suerte de la principal; si el Decreto original y sus modificaciones son sujetos de un concepto de abogacía de la competencia, también debería serlo su prórroga. En efecto, las medidas que se prorrogan encajan directamente en los criterios previstos por el régimen de abogacía de la competencia. De acuerdo con el Decreto 2897 de 2010 y el cuestionario adoptado por la SIC mediante la Resolución 4469 de 2010, una regulación puede tener incidencia sobre la libre competencia, entre otros eventos, cuando controle o influya sustancialmente sobre los precios de los bienes o servicios o el nivel de producción, otorga trato diferenciado a unas	No aceptada	No se acoge el comentario presentado, teniendo en cuenta que lo solicitado no corresponde al contenido del proyecto de decreto sometido a comentarios

Al respecto, es necesario precisar que, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 y el Decreto 2897 de 2010, el Ministerio evaluó la eventual incidencia del proyecto sobre la libre competencia y concluyó que no resulta procedente solicitar concepto previo de abogacía de la competencia. Si bien el proyecto extiende la vigencia del IANAS y adiciona un requisito relacionado con el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial vigentes, no modifica la estructura del instrumento, los beneficiarios, los contingentes, las condiciones de acceso ni introduce nuevos incentivos o tratamientos diferenciales con incidencia adicional sobre las condiciones de competencia en el mercado.

3	10/07/2026	GDP	empresas con respecto a otras, o incide en la posibilidad de ofrecer nuevos productos o servicios. En segundo lugar, porque la continuación en el tiempo de los efectos jurídicos y económicos del Decreto 1898 de 2023 tendría efectos igualmente incrementales en el mercado. En efecto, no se trata de simplemente ampliar un plazo para presentar una solicitud, situación exceptuada al tenor del numeral 2º del artículo 4º del Decreto 2897 de 2010. Por el contrario, el objeto del proyecto de Decreto es el de prorrogar la vigencia de una norma sustancial que reconocidamente tiene impacto sobre el mercado. Aunque en el lenguaje cotidiano "ampliar un plazo" y "prorrogar una vigencia" puedan ser sinónimos de "dar más tiempo", desde una perspectiva jurídica existe una diferencia sustancial, especialmente si se tiene en cuenta que el objeto es proteger al mercado de consolidaciones que puedan ser anticompetitivas. Así, cuando el Decreto 2897 de 2010 se refiere a "simplemente ampliar un plazo", hace referencia, en concordancia con lo establecido en los artículos 67 y 68 del Código Civil, a modificar la ventana de tiempo que tiene un sujeto para ejecutar una acción o cumplir una obligación específica. En contraste, cuando se busca "prorrogar la vigencia" de una norma, como hace el proyecto de Decreto, en concordancia con el artículo 11 del Código Civil, se trata de extender la vida jurídica y el poder vinculante de unas disposiciones cuyos efectos tenían una temporalidad determinada. De este modo, la ampliación del plazo se concentra en el sujeto; el tiempo que tiene una persona para consolidar una situación jurídica puntual bajo una norma vigente. Por otra parte, la prórroga de una vigencia se basa en el objeto: la continuación de la existencia (o no) de la norma que permite consolidar esas situaciones jurídicas concretas en un principio. Por eso, el presente es un asunto mucho más sustancial y de impacto general que debería ser sujeto de concepto de abogacía de la competencia. Lo señalado tiene una dimensión particular en términos de derecho de la competencia. La revisión del impacto al mercado del IAMAS y sus posteriores modificaciones, se dieron bajo la noción de que sus disposiciones durarían 5 años para el Decreto 1898 de 2023 y 9 meses para el Decreto 266 de 2026, al tenor del artículo 15 del Decreto 1898 de 2023. No obstante, extender sus efectos en el tiempo, incrementaría el impacto estructural sobre el mercado que sus medidas suponen, ampliando sus efectos jurídicos y económicos por el doble del período originalmente contemplado y profundizando las preocupaciones de consolidación que se buscan prevenir, precisamente, a través del derecho de la competencia. Naturalmente, se profundizaría la alteración de las condiciones de entrada y permanencia en el mercado de las compañías que no se ven beneficiadas por las medidas originales. En tercer lugar porque el modelo del IAMAS, tras los ajustes del Decreto 266 de 2026 y la figura de Alianzas Estratégicas, corre el de condicionar el acceso a un beneficio arancelario a la celebración de acuerdos que, por su contenido, podrían configurar acuerdos con efectos permanentes sobre la estructura del mercado y no solo instrumentos contractuales de cooperación tecnológica. Como tal, el incentivo regulatorio corre el riesgo de dirigirse hacia la concentración de operaciones bajo la sombra de una ensambladora autorizada, como camino casi obligado para acceder al contingente IAMAS con vehículos de marcas de terceros. Como tal, se insiste, la consolidación sería sustancialmente más palpable dado que no se trata de una situación temporal, de 9 meses, como el Decreto 266 de 2026 señaló originalmente, sino de un medio más marcado, idénticamente, cerrando la puerta futura a	No aceptada	El hecho de que el Decreto 1898 de 2023 y algunas de sus modificaciones hubieran sido objeto de concepto de abogacía de la competencia no implica que toda modificación posterior deba sufrir necesariamente el mismo trámite. La procedencia del concepto debe analizarse en cada caso concreto, atendiendo al contenido material del proyecto ya su potencial incidencia sobre la libre competencia. Las consideraciones expuestas por el ciudadano sobre los efectos del esquema regulatorio y de las alianzas estratégicas corresponden a aspectos propios del régimen vigente y no a modificaciones sustanciales introducidas por el presente proyecto de decreto. En consecuencia, el Ministerio mantiene la condición consignada en la Memoria Justificativa sobre el concepto previo a la Superintendencia de Industria y Comercio.
	10/07/2026	GDP	La potestad reglamentaria del Gobierno nacional en materia arancelaria está circunscrita al cumplimiento de los principios establecidos en las Leyes 7ª de 1991 y 1609 de 2013. Aunque el proyecto de decreto invoca el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política y el artículo 2º de la Ley 7ª de 1991 como soportes normativos de competencia de la entidad originadora, la aplicación de estos mandatos exige que las modificaciones arancelarias permitan promover la eficiencia y la competitividad internacional de la industria nacional o a satisfacer las necesidades de los consumidores. Ninguna de estas leyes marco habilita al Ejecutivo para la creación de regímenes especiales sectoriales con beneficios selectivos delimitados por sujeto, ni para otorgar accesos privilegiados o ventajas preferenciales a determinados productores. El otorgamiento de estas ventajas de acceso al Estado e inspecciones preferenciales infringe el mandato de igualdad del artículo 13 de la Constitución Política y los principios de la función administrativa del artículo 209 constitucional, los cuales imponen un tratamiento igualitario a todos los administrados. El artículo 1.3 de la Memoria Justificativa del proyecto sustenta la prórroga en la necesidad de consolidar alianzas estratégicas para captar inversiones destinadas a la modernización de plantas de ensamble e incorporación de tecnologías, permitiendo complementar la producción nacional con importaciones sin arancel. Sin embargo, el otorgamiento de beneficios tributarios, arancelarios y de acceso particulares por inversiones posee reserva de ley y requiere la aprobación formal del Congreso de la República. Así como lo demuestra el diseño sectorial del artículo 13 de la Ley 1715 de 2014. El Gobierno nacional no puede apoyarse en una interpretación extendida de leyes sobre movilidad sostenible, tales como la Ley 1964 de 2019 y la Ley 2486 de 2025 citadas en los considerandos, para instituir un sistema de beneficios dirigidos a los productores. Dichas leyes señalan el compromiso del Estado con la promoción de la movilidad sostenible a favor de los consumidores y no facilitan el establecimiento de ventajas arancelarias selectivas para las empresas. De igual forma, el inciso 2º del artículo 13 de la Ley 1715 de 2014 circunscribe su aplicación de manera taxativa a proyectos de generación con Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE) y gestión eficiente de la energía, por lo que su invocación no ampara regulaciones corporativas generales para el sector automotor. Asimismo, el diseño de las condicionalidades asociadas a las Alianzas Estratégicas para acceder al contingente arancelario del IAMAS contradice de forma directa lo establecido en el	No aceptada	Sobre el particular, debe tenerse en cuenta que el proyecto de decreto se deriva de las facultades conferidas al Gobierno nacional por el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política y las Leyes 7ª de 1991 y 1609 de 2013. La iniciativa se limita a extender la vigencia del IAMAS e incorpora un requisito de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial vigentes para los vehículos que acceden al instrumento, sin modificar los elementos esenciales del régimen ni crear nuevos beneficios arancelarios o tratamientos preferenciales distintos de los ya establecidos. En consecuencia, el proyecto no desconoce el principio de reserva de ley ni excede el ámbito de la potestad reglamentaria atribuida al Gobierno nacional, pues no crea un nuevo régimen jurídico ni altera las condiciones sustanciales del instrumento vigente. Las observaciones relacionadas con las alianzas estratégicas, los requisitos estructurales del IAMAS y la

4			artículo 19 de la Ley 962 de 2005. Esta norma legal prohíbe expresamente a las autoridades públicas exigir autorizaciones, requisitos o permisos para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones, a menos que se encuentren previstos taxativamente en la ley o autorizados expresamente por esta. Supeditar el acceso al arancel del 10% a la acreditación de un acuerdo de voluntades con terceros que contenga compromisos de plataformas vehiculares compartidas, desarrollo conjunto de proveedores locales y planes de inversión compartida en infraestructura productiva excede las competencias de la potestad legislativa del Ministerio, al instituir trámites y condicionalidades no contemplados en una norma de rango legal. Por último, el artículo 3º del Decreto 1898 de 2003, cuya prórroga se pretende, exige que las Alianzas Estratégicas cuenten con las autorizaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio bajo la modalidad de integraciones empresariales de la Ley 1340 de 2009. Si las Alianzas Estratégicas se definen como acuerdos de voluntades contractuales de cooperación tecnológica y desarrollo de proveedores locales, el decreto incurre en un riesgo de ilegalidad al extender por vía reglamentaria los supuestos de autorización de integraciones formalizados de manera taxativa en el Título II de la Ley 1340 de 2009. La potestad regulatoria del Ministerio carece de competencia para ampliar o modificar los procedimientos legales de control de la autoridad de competencia, por lo que supeditar el beneficio arancelario a una autorización de integración empresarial ante la SIC para contratos comerciales de cooperación con marcas de terceros configura un vicio de nulidad sustancial.		intervención de la Superintendencia de Industria y Comercio recaen sobre disposiciones contenidas en el Decreto 1898 de 2003 y sus modificaciones, las cuales no son objeto de modificación mediante la presente iniciativa, salvo la prórroga de su vigencia y la incorporación del requisito de cumplimiento de la normativa técnica de seguridad vial.
5	10/07/2026	HINO MOTORS MANUFACTURING COLOMBIA S.A.S.	III. Inconformidad con el principio de confianza legítima La sustitución y prórroga de las condiciones del mercado sin el establecimiento de un régimen de transición vulnera el principio de confianza legítima. Conforme a la Sentencia C-131 de 2004 de la Corte Constitucional, el Estado posee la facultad regulatoria para implementar modificaciones en el ordenamiento; sin embargo, no puede alterar de forma súbita las reglas de juego que regulan sus relaciones con los particulares sin otorgar un periodo de transición razonable que permita a los agentes ajustar su comportamiento a una nueva situación jurídica. La jurisprudencia constitucional establece que este principio no se orienta a proteger derechos adquiridos, sino a amparar las expectativas válidas que los particulares se han formado con base en acciones u omisiones estatales pronunciadas en el tiempo, lo cual incluye el alcance de las regulaciones legales vigentes. Este mandato técnico contradice de forma directa la sección 3.4 de la Memoria Justificativa del proyecto de decreto, la cual sostiene de forma incorrecta que no se hallaron decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que tengan impacto o relevancia para la expedición de esta norma. Los importadores independientes de vehículos Completely Built Up (CBU) operan actualmente bajo un marco regulatorio y de planeación financiera de mediano plazo que resulta afectado por la extensión de las asimetrías del Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial (IAMAS). El análisis del impacto en el mercado de este contingente y sus posteriores modificaciones se estructuro bajo la circunstancia de que sus disposiciones durarían un periodo determinado de cinco años para el Decreto 1898 de 2023 y de nueve meses para el Decreto 286 de 2026, según los límites de vigencia fijados en el artículo 15 del decreto original. La propuesta de prorrogar la vigencia de esta norma sustancial hasta el 31 de diciembre de 2031 duplica la ventana temporal originalmente prevista por el Ejecutivo. Al extenderse estos efectos económicos en el tiempo sin modificaciones correctivas, se genera un impacto estructural incremental que profundiza de forma permanente la alteración de las condiciones de entrada y permanencia en el mercado de las compañías importadoras que no se ven beneficiadas por las medidas arancelarias preferenciales. Al alterarse sustancialmente el marco normativo bajo el cual completan los importadores independientes en los segmentos de tecnologías de bajas emisiones, las reglas del derecho administrativo exigen una justificación que observe criterios de proporcionalidad. El proyecto de decreto varía las expectativas legítimas de los operadores CBU e impone una prórroga de las ventajas arancelarias exclusivas para el sector de ensamble, justificando la estructuración de un régimen de transición razonable. Debido a que la autoridad reguladora tampoco incorporó dentro del expediente normativo o en la Memoria Justificativa una motivación reforzada que sustente técnicamente la ausencia de este periodo de transición, el decreto incumple las exigencias de la Sentencia C-131 de 2004, configurando un vicio por expedición irregular ante la vulneración directa de la confianza legítima.	No aceptada	En atención a lo manifestado en la observación, se aclara que el principio de confianza legítima protege las expectativas razonables de los particulares frente a cambios relevantes en la actuación del Estado; no obstante, ello no implica la imposibilidad de modificar o prorrogar regulatorias cuando exista fundamento legal y razones de política pública que lo justifiquen. Para el caso bajo análisis, el proyecto no introduce un nuevo régimen jurídico ni modifica las condiciones sustanciales del Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y la Seguridad Vial (IAMAS), pues la iniciativa se limita a extender su vigencia e incorpora un requisito de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad vial, sin alterar los criterios de acceso, los beneficiarios o la estructura del instrumento. Por tanto, no se configura una modificación abrupta del marco regulatorio que haga exigible el establecimiento de un régimen de transición. Adicionalmente, la prórroga propuesta se encuentra sustentada en la necesidad de garantizar la continuidad de la política pública orientada al fortalecimiento de la industria automotriz, la creación de inversión, la modernización tecnológica y la promoción de la movilidad sostenible, objetivos desarrollados en la Memoria Justificativa. Por último, frente a la observación relativa a la sección 3.4 de la Memoria Justificativa, el Ministerio considera que el análisis realizado corresponde al impacto de la jurisprudencia sobre la expedición del proyecto normativo, sin que se haya identificado una decisión judicial que imponga la incorporación de un régimen de transición en las circunstancias objeto de esta iniciativa.
6	10/07/2026	HINO MOTORS MANUFACTURING COLOMBIA S.A.S.	Artículo 1. Agradecemos que mantenga la aplicación de la regulación actual (Decreto 4983 de 2011) y elimina el uso de las tablas (reglamentos técnicos de seguridad vial) lo que resulta muy positivo para la industria.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma.
7	10/07/2026	HINO MOTORS MANUFACTURING COLOMBIA S.A.S.	Artículo 2. Eliminar los requisitos que se exigen en este artículo porque no son equivalentes a los exigidos en la normativa vigente actual como lo menciona el artículo 1. En tal sentido proponemos desde HINO acoger la sugerencia que se hace desde el Ministerio de Transporte a través de la agencia nacional de seguridad vial ANSV quienes (entendemos) la sugirieron a Ministerio de Comercio lo siguiente: Parágrafo: (agregar) “Considerar la eliminación de los requisitos de seguridad únicamente para los vehículos de Carga”	No aceptada	La incorporación de esta disposición tiene como finalidad asegurar que los vehículos que accedan al beneficio arancelario previsto en el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y la Seguridad Vial (IAMAS) cumplan con la normativa técnica de seguridad vial vigente en Colombia, en concordancia con la política pública de seguridad vial. Por tanto, el requisito constituye una condición objetiva y de aplicación general para los potenciales beneficiarios del instrumento, por lo que no resulta procedente establecer excepciones para una categoría específica de vehículos sin una justificación técnica y jurídica que los sustente. Frente a la referencia sobre recomendaciones de otras entidades, el Ministerio precisa que el proyecto de decreto fue estructurado con base en los análisis técnicos e institucionales que reposan en el expediente y en el marco de las competencias de las entidades participantes en su elaboración.
8	10/07/2026	HINO MOTORS MANUFACTURING COLOMBIA S.A.S.	Artículo 3ero. Como comentario ; agradecemos que el gobierno haya prorrogado por 5 años este importante ligasmo para la industria automotriz, implementando gracias por lograrlo.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma.