

Entidad originadora:	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Fecha (dd/mm/aa):	13 de mayo de 2026
Proyecto Decreto/Resolución: de	"Por el cual se modifica la Sección 2 del Capítulo 10 de la Parte 2 del Libro 2 y se adiciona la Sección 3 al capítulo 10 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015"

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

1.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS

La Decisión 416 de 1997, se adoptan normas especiales para la calificación y certificación del origen del universo de las mercancías comprendidas en el sistema NANDINO (Autopartes, Planillas A y B - DIAN).

La Resolución 323 de 1999 de la Comunidad Andina, establece requisitos específicos de origen para productos del sector automotor – Incluye NANDINAS - Determina las categorías de los vehículos para el cumplimiento del porcentaje de integración subregional - IS.

El régimen de transformación y ensamble de motocicletas en Colombia ha sido regulado mediante el Decreto 1118 de 1994, el cual estableció el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) como instrumento para promover la incorporación de material productivo nacional en el ensamble de motocicletas. También estableció la obligación de realizar una verificación semestral, garantizando el desarrollo competitivo de la cadena productiva sectorial, de acuerdo con las políticas automotrices nacionales.

El referido Decreto también definió las categorías de las motocicletas dependiendo del cilindraje, el desarrollo del sector que se venía registrando, así como la necesidad de fortalecer la integración y el desarrollo de los sectores productivos conexos al ensamble de motocicletas. En consecuencia, para las motocicletas con cilindraje menor o igual a 125 c.c. se comenzó con el 12% para el año 1995 y del 16% a partir de enero de 1997. De igual forma, para las motocicletas con cilindraje mayor de 125 c.c., se estableció un mínimo del Porcentaje de Integración Nacional (PIN) del 10% hasta el 31 de diciembre de 1995 y del 14% a partir de 1 de enero de 1997.

Mediante los Decretos 803 de 1995, 550 de 1997 y 432 de 2004, se introdujeron modificaciones orientadas a incrementar progresivamente el PIN, eliminando la clasificación por cilindraje y consolidando una política de fortalecimiento del sector.

Sin embargo y de manera específica el Decreto 803 de 1995 mantuvo la tendencia creciente en el Porcentaje de Integración Nacional (PIN), iniciando en el 12% hasta el 31 de diciembre de 1995, 14% hasta el 31 de diciembre de 1996 y 16% a partir del 1 de enero de 1997, unificándolos para todas las motocicletas y eliminando la clasificación según su cilindraje.

Por su parte, con el Decreto 550 de 1997 se incrementó el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) en el 13% del 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 1997, 14% del 1 de enero al 31 de diciembre de 1998, 15% del 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 1999 y 17% del 1 de enero de 2000 en adelante.

Con los Decretos 803 de 1995 y 550 de 1997 se evidenció la necesidad de que el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) se ajuste periódicamente, considerando el comportamiento creciente de los

niveles de productividad del sector y el beneficio obtenido por parte de las empresas autorizadas para operar bajo el Régimen de Transformación y Ensamble.

El Decreto 432 de 2004 Por el cual se modifica los artículos 3, 5 y 7 del Decreto 1118 de 1994” retomó el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) establecido en el Decreto 550 de 1997 (17% a partir del 1 de enero de 2000), sin tenerse en cuenta el cilindraje de las motocicletas.

El Decreto 1074 de 2015 compiló las disposiciones dentro del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo.

Adicionalmente, la Resolución 2436 de 2016 estableció lineamientos para el control del cumplimiento del PIN por parte de las ensambladoras.

No obstante, la regulación vigente no refleja adecuadamente:

- La evolución tecnológica del sector,
- Las nuevas dinámicas del mercado,
- Ni las políticas públicas orientadas a la sostenibilidad y movilidad limpia.

En particular, el Gobierno Nacional, por medio del 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.**”* (negritas por fuera del texto original).

Que, teniendo en cuenta que el régimen de transformación y ensamble cuenta actualmente con un procedimiento establecido, el presente proyecto de acto administrativo no requiere concepto previo de Función Pública para su creación. Lo anterior, debido a que no se trata de la creación de un nuevo trámite, sino de la modificación del trámite existente, mediante la incorporación de disposiciones relacionadas con las motocicletas y sus partes.

Que el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, en su sesión virtual asincrónica del 20 de mayo de 2026, otorgó concepto favorable de costo fiscal, de acuerdo con la recomendación por mayoría de los miembros del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior y el concepto No. 100152176-0179 del 04 de mayo de 2026 remitido por la Coordinación de Estudios Económicos de la DIAN, relacionado con el diferimiento arancelario a 0% por un periodo de diez (10) años para las subpartidas relacionadas a motocicletas y Partes y accesorios de vehículos.

El presente proyecto de acto administrativo fue sometido al análisis previsto en el Cuestionario de Abogacía de la Competencia. En atención a que la medida propuesta no configura ninguno de los criterios o supuestos establecidos en dicho instrumento, se concluye que no genera efectos que limiten, restrinjan o afecten la libre competencia económica.

1.2. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

De acuerdo con lo dispuesto en la Sección 1 del Capítulo 10 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, lo antes explicado y el Plan Nacional de Desarrollo se hace necesario ajustar el Porcentaje de Integración Nacional (PIN) por categorías, con el fin de incentivar mayores niveles de producción nacional y dinamizar el sector de motopartes, así como mantenerlo actualizado con base en los avances de la tecnología en sector motopartista.

En este contexto, se evidencia la necesidad de actualizar el régimen de transformación y ensamble, considerando:

- La evolución del sector automotor y de motopartes en los últimos años.
- La necesidad de incrementar la participación de insumos nacionales en la producción.
- El fortalecimiento de la cadena productiva y el desarrollo regional.
- La incorporación de nuevas tecnologías, especialmente motocicletas eléctricas.

Así mismo, con el fin de fortalecer el sector automotor, brindar seguridad jurídica a los usuarios del régimen de transformación y ensamble, y armonizar su aplicación dentro del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, resulta necesario incorporar una regulación específica para las autopartes y los materiales para vehículos, precisando el alcance del régimen, los requisitos de acceso, las condiciones de permanencia, los mecanismos de control y las obligaciones de las empresas autorizadas, en concordancia con las autorizaciones previstas en las Notas 2 y 3 del Capítulo 98 del Arancel de Aduanas.

Con base en lo anterior, es necesario:

- Incorporar una regulación específica para autopartes y motopartes.
- Definir requisitos claros de acceso, permanencia y control del régimen.
- Fortalecer los mecanismos de verificación y reporte.
- Brindar seguridad jurídica a los usuarios del régimen.

En ese sentido, el presente decreto permite modernizar la normativa vigente, alinearla con la política pública actual y promover la competitividad del sector automotor.

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

En la sección No. 395 del 7 de abril de 2026 el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior– Comité AAA, recomendó la modificación del Decreto 1074 de 2015 en su Capítulo 10

(Incremento del PIN para el sector motocicletas y creación de un Instrumento de Transformación y Ensamble para el sector motopartista).

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El ámbito de aplicación del presente Decreto corresponde a las empresas que operan o pretendan operar bajo el régimen de transformación y ensamble en el sector automotor, incluyendo:

- Empresas ensambladoras de motocicletas y motonetas.
- Empresas fabricantes y ensambladoras de autopartes y motopartes.

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 11 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponde al Presidente de la República la expedición de normas que regulen el comercio exterior.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada:

El proyecto modifica y adiciona el Decreto 1074 de 2015, norma vigente que compila la regulación del sector Comercio, Industria y Turismo, incluyendo el régimen de transformación y ensamble.

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

El presente decreto:

- Modifica la Sección 2 del Capítulo 10 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015.
- Adiciona las Secciones 3 y 4 relacionadas con el régimen de ensamble de autopartes y motopartes.
- Deroga los artículos 1, 2, 4, 6, 8 y 9 del Decreto 1118 de 1994.

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.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

La Subdirección de Estudios Económicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, por medio de oficio 00152176-0179 del 4 de mayo de 2026 estimó un costo fiscal asociado al diferimiento arancelario al 0%, con entrada en vigor a partir de enero de 2026, proyectado de \$321.103 millones, con un incremento gradual hasta alcanzar \$640.062 millones en 2035. Dado que el arancel hace parte de la base gravable del impuesto sobre las ventas, se estima un efecto adicional por IVA de \$61.009 millones en

2026 y de \$121.612 millones en 2035. En conjunto, el costo fiscal total ascendería a \$382.112 millones en 2026 y llegaría a \$761.674 millones en 2035.

También se estimó que para el año 2026 del costo fiscal acumulado para el período comprendido entre 2026 y 2035 se calcula en \$ 5.112.540 millones.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

El Decreto no requiere disponibilidades presupuestales adicionales a las ya existentes para su implementación.

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

Extracto de acta 395 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.
Estudio técnico de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

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 395 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior. Estudio técnico de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Aprobó:

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



NUBIA LOPEZ MORALES

Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.

Subdirectora de Prácticas Comerciales

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo