



	Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación	Código: GJ-FM-006
		Versión: 00
		Vigencia: 30/102020

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 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 enchufables (PHEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV) y vehículos eléctricos de batería (BEV), con el fin de promover el desarrollo de la industria nacional de movilidad eléctrica			
Fecha de publicación del informe		26/02/2026			
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:		15 días calendario			
Fecha de inicio		29/01/2026			
Fecha de finalización		12/02/2026			
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		comitetriplea@mincit.gov.co			
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes		15			
Número total de comentarios recibidos		85			
Número de comentarios aceptados		23			
Número de comentarios no aceptadas		59 (3 aceptados parcialmente)			
Número total de artículos del proyecto		35			
Número total de artículos del proyecto con comentarios		16			
Número total de artículos del proyecto modificados		4			
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	9/02/2026	Superintendencia de Industria y Comercio	Frente al artículo 5 del proyecto —relativo a la “Creación de/ Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL)”— entre otras disposiciones relacionadas con la materia, respetuosamente se recomienda precisar que el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Publico (en adelante, RETILAP) se debe aplicar a los sistemas de iluminación fija de la infraestructura de las plantas de ensamble.	No aceptada	En relación con la recomendación de precisar la aplicación del Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público – RETILAP a los sistemas de iluminación fija de la infraestructura de las plantas de ensamble que se acojan al Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), es pertinente señalar que dicho reglamento técnico es de obligatorio cumplimiento para todas las instalaciones de iluminación comprendidas dentro de su ámbito de aplicación, con independencia del instrumento de política pública o del sector productivo de que se trate. El artículo 5 del proyecto tiene como finalidad la creación de un instrumento de promoción industrial y la definición de sus condiciones de acceso, no la regulación de especificaciones técnicas de infraestructura. En consecuencia, las plantas que se establezcan al amparo del instrumento deberán cumplir integralmente la normativa técnica, eléctrica, ambiental y de seguridad industrial vigente, incluido el RETILAP, sin que se requiera su mención expresa en el decreto. Sin embargo y afectos de mayor claridad se adiciona el <i>Artículo 36. Ámbito de aplicación</i> .
2	9/02/2026		En el mismo sentido, resulta conveniente precisar el alcance de la aplicación del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (en adelante, RETIE), en el marco del proyecto, teniendo en cuenta que este regula actividades de instalación, configuración, calibración y puesta en marcha de plantas industriales destinadas al ensamble de vehículos eléctricos. En este sentido, se estima necesario aclarar que el RETIE resulta aplicable exclusivamente a las instalaciones eléctricas fijas, la infraestructura eléctrica y los equipos asociados a la conexión, distribución, protección y seguridad eléctrica de las plantas industriales, incluyendo, entre otros, tableros, sistemas de protección, transformadores, redes internas y sistemas de carga eléctrica instalados en la infraestructura productiva.	No aceptada	Respecto de la recomendación de precisar el alcance de aplicación del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas – RETIE en el marco del proyecto, es pertinente señalar que dicho reglamento técnico establece de manera autónoma su ámbito de aplicación, así como los requisitos de seguridad aplicables a las instalaciones eléctricas en los diferentes sectores, incluido el industrial. En consecuencia, las actividades de instalación, configuración, calibración y puesta en marcha de infraestructura eléctrica asociada a plantas de ensamble que se desarrollen al amparo del instrumento deberán dar cumplimiento integral a lo dispuesto en el RETIE, en lo que resulte aplicable, sin que se requiera una remisión o delimitación expresa dentro del decreto, Sin embargo y afectos de mayor claridad se adiciona el Artículo 36. <i>Ámbito de aplicación</i> .
3	9/02/2026		También es conveniente definir el alcance de las referencias a los Reglamentos Técnicos de las Naciones Unidas (en adelante, ONU) administrados por el WP.29, incluidas en el proyecto, particularmente en lo relacionado con la certificación técnica del componente técnico inicial y las fases de validación, calibración y puesta en marcha de los proyectos beneficiarios del instrumento INPIMHEL.	No aceptada	En cuanto a la recomendación de definir el alcance de las referencias a los Reglamentos Técnicos de las Naciones Unidas administrados por el WP.29, es pertinente señalar que dichas referencias se incorporan en el proyecto con el propósito de reconocer estándares internacionales de homologación aplicables a los vehículos, sistemas y componentes objeto de ensamble o producción en el marco del instrumento, lo cual es coherente con la naturaleza del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL) . En este sentido, los Reglamentos ONU constituyen marcos técnicos orientados a la certificación de producto y al cumplimiento de requisitos de seguridad, desempeño y funcionalidad vehicular, no a la regulación de las fases de instalación, validación, calibración o puesta en marcha de infraestructura industrial. Por lo anterior, la definición detallada de su alcance operativo dentro del decreto no se considera necesaria, en la medida en que su aplicación se circunscribe a los procesos de homologación y certificación técnica que resulten exigibles conforme al marco regulatorio vigente en la materia. En consecuencia, no se acoge la precisión sugerida.
4	9/02/2026		Frente al artículo 9 —relativo a los “Beneficios del Instrumento INPIMHEL”— se advierte que dicha disposición no cuenta con literal c), por lo cual respetuosamente se recomienda revisar y ajustar la forma como se relacionan u ordenan las situaciones que allí se enlistan.	Aceptada	Revisado el artículo 9 del proyecto, relativo a los beneficios del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), se evidenció la inconsistencia en la secuencia de literales señalada en la observación. En atención a lo anterior, se procederá a realizar el ajuste correspondiente en la numeración y organización de los literales, con el fin de garantizar la debida coherencia y claridad del articulado, sin que ello implique modificaciones de fondo al alcance de los beneficios previstos.

5	9/02/2026	Abigail Restrepo	Frente al artículo 11 —relativo a las “Condiciones de elegibilidad”— entre otras disposiciones relacionadas con la materia, respetuosamente se recuerda que las partes, piezas, sistemas y componentes destinados al ensamble de vehículos eléctricos deben cumplir con la totalidad de los Reglamentos Técnicos vigentes en materia de autopartes en Colombia, como son los Reglamentos Técnicos de acristalamientos, frenos, llantas y cinturones para vehículos automotores.	No aceptada	En lo referente a la observación sobre el cumplimiento de los Reglamentos Técnicos vigentes aplicables a partes, piezas, sistemas y componentes destinados al ensamble de vehículos eléctricos, es pertinente señalar que dichos reglamentos son de obligatorio cumplimiento para todos los productos comprendidos dentro de su ámbito de aplicación, con independencia del instrumento de política pública al cual se acojan los proyectos industriales. El artículo 11 del proyecto establece condiciones de elegibilidad asociadas a la naturaleza, alcance e implementación de los proyectos beneficiarios, sin que ello modifique o sustituya las obligaciones técnicas y de homologación previstas en la normativa vigente en materia de seguridad vehicular y autopartes. En consecuencia, los proyectos que se desarrollen al amparo del instrumento deberán cumplir integralmente las normas técnicas aplicables, incluidos aquellos relacionados con acristalamientos, sistemas de frenos, llantas, cinturones de seguridad y demás que resulten exigibles, sin que se requiera su mención expresa en el decreto.
6	9/02/2026		Por ultimo, respetuosamente se recomienda al regulador que, mediante la presente iniciativa, establezca especificaciones respecto de las características de las fábricas para el ensamblado de los vehículos, tales como condiciones mínimas de infraestructura, capacidad instalada, requerimientos técnicos, procesos de control de calidad, trazabilidad, sistemas de seguridad industrial y parámetros verificables de operación, entre otras. Lo anterior, con el propósito de brindar seguridad jurídica, garantizar criterios objetivos y uniformes para la evaluación de los proyectos, reducir la discrecionalidad administrativa en la aplicación del instrumento y permitir que los potenciales beneficiarios cuenten con reglas claras y previsibles sobre las exigencias aplicables en el marco del régimen.	No aceptada	En relación con la recomendación de incorporar especificaciones detalladas sobre las características técnicas, operativas y de infraestructura de las plantas de ensamble que se acojan al instrumento, es pertinente señalar que el proyecto de decreto tiene como finalidad establecer un mecanismo de promoción e implementación de nuevos proyectos industriales, definiendo condiciones de acceso, requisitos habilitantes y beneficios asociados. La regulación exhaustiva de aspectos tales como capacidad instalada, procesos de control de calidad, trazabilidad, sistemas de seguridad industrial o parámetros técnicos de operación corresponde a ámbitos normativos especializados ya regulados por disposiciones vigentes en materia de seguridad industrial, reglamentos técnicos, gestión de calidad y demás estándares aplicables al desarrollo de actividades manufactureras. Incorporar este tipo de especificaciones dentro del decreto podría generar rigideces regulatorias, limitar la adopción de modelos tecnológicos diversos e incluso superponer competencias con otros marcos regulatorios sectoriales. En consecuencia, el instrumento mantiene un enfoque de requisitos habilitantes generales que permiten verificar la existencia real de capacidades productivas, garantizando al mismo tiempo flexibilidad técnica y coherencia con el ordenamiento normativo vigente.
7	10/02/2026		El proyecto de decreto desconoce el Acuerdo de Complementación Automotriz, el cual busca crear una política comunitaria para fortalecer la industria automotriz subregional, fomentar inversiones, mejorar la calidad y precio al consumidor y promover la transferencia tecnológica, pero que para ello hace exigible el cumplimiento de un porcentaje de Integración que incentive la industria autopartista.	No aceptada	En relación con la observación sobre la presunta incompatibilidad del proyecto de decreto con el Acuerdo de Complementación Automotriz, es pertinente precisar que el instrumento propuesto tiene como finalidad promover la instalación de nuevos proyectos industriales de movilidad híbrida enchufable y eléctrica, mediante la generación de condiciones habilitantes para la inversión productiva, la transferencia tecnológica y el desarrollo de capacidades manufactureras nacionales, en este sentido, el decreto no regula el acceso a preferencias arancelarias subregionales ni modifica las reglas de origen o de integración aplicables en el marco de los acuerdos internacionales vigentes. Por el contrario, constituye un mecanismo complementario orientado a facilitar la fase inicial de implementación industrial, particularmente en segmentos tecnológicos emergentes cuyas cadenas de suministro aún presentan baja integración regional. Adicionalmente, el Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E) se encuentra dirigido exclusivamente al abastecimiento del mercado nacional, con objetivos de desarrollo productivo, transferencia tecnológica y fortalecimiento de capacidades industriales similares a los contemplados en otros programas de promoción de la industria automotriz, como el Programa de Fomento para la Industria Automotriz (PROFIA). En consecuencia, los proyectos que se acojan al instrumento deberán observar, cuando a ello haya lugar, las disposiciones en materia de integración y origen establecidas en los acuerdos comerciales aplicables, sin que el presente decreto las desconozca, modifique o sustituya.
8	10/02/2026		Los porcentajes de Integración de compras internas propuestos son demasiado bajos, de cero el primer año y muy cercano al mismo porcentaje para los siguientes años, lo que supone que podrán traer armados los vehículos. Ese porcentaje no debería ser de menos del 10% si lo que se busca es una política integral en la que se tenga en cuenta no solamente al importador de los vehículos, sino también a la industria de autopartes.	No aceptada	En relación con la observación sobre los porcentajes de integración de compras internas previstos en el instrumento, es importante señalar que estos fueron definidos considerando la naturaleza de los proyectos objeto de promoción, correspondientes a nuevas inversiones industriales en segmentos de movilidad eléctrica e híbrida enchufable, cuyas cadenas de suministro presentan aún un nivel incipiente de desarrollo a nivel nacional y regional. En este contexto, la definición de porcentajes de integración progresiva responde a criterios de viabilidad productiva, disponibilidad de oferta local, maduración de proveedores y sostenibilidad de los proyectos en su fase inicial de implementación. Establecer exigencias superiores desde el inicio podría constituir una barrera para la instalación de nuevas capacidades manufactureras y, en consecuencia, limitar la transferencia tecnológica y el desarrollo futuro de encadenamientos con la industria autopartista. Es importante precisar, adicionalmente, que el porcentaje previsto en el instrumento se define como un mínimo exigible para los beneficiarios del INPIMHEL. Una vez los proyectos superen su fase inicial de instalación y entren en etapa de operación productiva, esto es, en la segunda fase posterior a la creación de la planta, podrán optar por otros instrumentos de fomento del sector automotor, tales como el programa de fomento a la industria automotriz PROFIA o el Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E). En este sentido, resulta relevante señalar que instrumentos preexistentes como el PROFIA no contemplaban porcentajes mínimos obligatorios de integración nacional, razón por la cual se consideró necesario incorporarlos expresamente en el INPIMHEL, con el propósito de asegurar desde etapas tempranas la generación de encadenamientos productivos y la participación de la industria autopartista local, el esquema adoptado, por tanto, equilibra la atracción de inversión en fases iniciales con la incorporación progresiva de contenido nacional en la medida en que los proyectos consolidan su capacidad productiva. Por lo anterior, no se acoge la propuesta de modificación de los porcentajes de integración en los términos sugeridos.
9	10/02/2026		Al respecto vale la pena destacar el escaso o nulo control a las ensambladoras de motocicletas que lleva a cabo la Dirección general de Comercio Exterior para que cumplan con el porcentaje de integración nacional que deben cumplir, algunas de las cuales hacen pasar como partes nacionales partes importadas.	No aceptada	En relación con las observaciones sobre los mecanismos de control asociados al cumplimiento de los porcentajes de integración nacional en otros sectores industriales como el de motocicletas, es importante precisar que el proyecto de decreto incorpora condiciones de seguimiento, verificación y permanencia aplicables a los beneficiarios del instrumento, orientadas a garantizar el cumplimiento efectivo de los compromisos adquiridos. En este sentido, los proyectos que accedan al instrumento deberán acreditar de manera periódica el cumplimiento de los porcentajes de integración, así como la trazabilidad de las compras nacionales reportadas, información que estará sujeta a procesos de verificación administrativa, documental y cuando haya lugar a actuaciones de inspección correspondientes. Las eventuales situaciones de incumplimiento que pudieran presentarse en otros programas no afectan la validez ni el diseño del presente instrumento, sin perjuicio de las competencias de control, vigilancia y sanción que corresponden a las autoridades en el marco de la normativa vigente.
10	10/02/2026		Con la implementación del decreto, como está planteado, se afectará la industria autopartista, ya que lo que demandarán los importadores de los vehículos, será casi inexistente, pues con el bajo porcentaje de compras nacionales que se exigirá, los vehículos se importarán casi al 100% de sus componentes. Por esto considero que la ANDI debería pronunciarse al respecto en defensa de la industria nacional, ya que el decreto afectaría fuertemente la industria autopartista, pues con dicha norma lo que se iría a incentivar en la práctica es al sector importador, pues la integración propuesta es insignificante.	No aceptada	Frente a las preocupaciones relacionadas con el impacto del instrumento sobre la industria autopartista nacional, es importante precisar que el objetivo del decreto es promover la instalación de nuevas capacidades industriales en segmentos de movilidad eléctrica e híbrida enchufable, los cuales actualmente presentan un nivel incipiente de desarrollo productivo a nivel nacional. En este sentido, los porcentajes de integración definidos en el instrumento corresponden a mínimos exigibles para los beneficiarios del INPIMHEL, diseñados bajo criterios de viabilidad técnica, disponibilidad de oferta local y maduración de proveedores en fases iniciales de implementación. Dichos porcentajes buscan habilitar la instalación de proyectos industriales que, en su fase de consolidación, incrementen de manera gradual la participación de la industria autopartista nacional. Asimismo, una vez superada la etapa de instalación productiva, los proyectos podrán articularse con otros instrumentos de fomento del sector automotor, fortaleciendo los encadenamientos industriales y la demanda de componentes locales.

11	10/02/2026		El proyecto de decreto no está basado en ningún estudio del sector en el que se pudiera establecer posibles impactos que pudiera llegar a tener en el concierto nacional.	No aceptada	En relación con la observación sobre la presunta ausencia de estudios sectoriales que sustenten el proyecto de decreto, es pertinente precisar que el diseño del instrumento se fundamenta en el análisis realizado desde la Dirección de comercio Exterior del Ministerio, en el que incluyeron datos técnicos y de derecho internacional comparado. Este documento ha sido negado a la memoria justificativa del decreto.
12	11/02/2026	ACOLFA	En este orden de ideas, y sin dejar de reconocer la conveniencia de fomentar el ensamble automotor con nuevas tecnología de impulsión, les solicitamos que, con la participación de los agentes económicos involucrados en la producción colombiana de vehículos y de sus partes, se convoquen mesas de trabajo para analizar un incremento del antes mencionado 5%, y ello bajo el marco de que debe tenerse en especial consideración la ya demostrada capacidad de la industria colombiana para atender el suministro de autopartes para ensamble automotor.	No aceptada	En relación con la propuesta de convocar mesas de trabajo sectoriales para analizar un incremento en los porcentajes de integración nacional previstos en el instrumento, es pertinente indicar que dichos porcentajes fueron definidos con base en criterios de viabilidad productiva, disponibilidad de oferta local especializada y condiciones de maduración de la cadena de suministro para tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida Enchufable, por lo que es de anotar que el porcentaje previsto en el instrumento se define como un mínimo exigible para los beneficiarios del INPIMHEL. Una vez los proyectos superen su fase inicial de instalación y entren en etapa de operación productiva —esto es, en la segunda fase posterior a la creación de la planta— podrán optar por otros instrumentos de fomento del sector automotor, tales como el PROFIA o el Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E)., En este sentido, resulta relevante señalar que instrumentos preexistentes como el PROFIA no contemplaban porcentajes mínimos obligatorios de integración nacional, razón por la cual se consideró necesario incorporarlos expresamente en el INPIMHEL, con el propósito de asegurar desde etapas tempranas la generación de encadenamientos productivos y la participación de la industria autopartista local. por lo anterior se equilibra la atracción de inversión en fases iniciales con la incorporación progresiva de contenido nacional en la medida en que los proyectos consolidan su capacidad productiva.
13	11/02/2026		En resumen, solicitamos que no se expida la norma materia de esta comunicación en los términos contemplados en su publicación, mientras no se haya adelantado un análisis de los niveles de contenido local, en las mencionadas mesas de trabajo, y el Gobierno haya considerado y evaluado sus recomendaciones.	No aceptada	En relación con la solicitud de no expedir el proyecto de decreto en los términos publicados hasta tanto se adelanten mesas de trabajo adicionales orientadas a revisar los niveles de contenido local, es pertinente señalar que el diseño del instrumento se fundamenta en análisis técnicos, sectoriales y de política pública que sustentan la pertinencia de su adopción y sus condiciones de implementación, por lo que el proceso de publicación para comentarios tiene como finalidad garantizar la participación de los actores interesados y recoger observaciones que permitan fortalecer el instrumento, las cuales son debidamente analizadas en el marco del presente trámite regulatorio. Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno continuará promoviendo espacios de diálogo y articulación con los diferentes actores de la cadena productiva durante la fase de implementación y seguimiento del instrumento, con el propósito de evaluar su evolución y efectos sobre el desarrollo de capacidades industriales y encadenamientos productivos en consecuencia, no se acoge la solicitud de aplazamiento de la expedición de la norma en los términos propuestos.
14	11/02/2026	David Esteban Ortegón Flores	De conformidad con las disposiciones del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, es imperativo que el Ministerio defina con precisión la forma en que se desdoblarán las subpartidas arancelarias contenidas bajo el código 9803 establecido en el proyecto de decreto. Solicito comedidamente confirmar si la estructura correcta que se implementará es la siguiente: • 9803.10.00.00: SKD para vehículos PHEV, E-REV y BEV – 0% • 9803.20.00.00: CKD para vehículos PHEV, E-REV y BEV – 0% Esta aclaración cobra relevancia toda vez que en el texto actual del proyecto se observa una inversión en la secuencia numérica de las subpartidas, lo que podría derivar en interpretaciones divergentes al momento de su implementación.	No aceptada	En relación con la solicitud de precisión sobre la estructura de desdoblamiento de las subpartidas arancelarias asociadas al código 9803, es pertinente señalar que la definición incorporada en el proyecto de decreto fue objeto de análisis y validación en mesas de trabajo técnicas adelantadas con la autoridad aduanera competente. En particular, la estructura propuesta responde a los criterios técnicos de clasificación y administración arancelaria definidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entidad especializada responsable de emitir las disposiciones y resoluciones en materia de nomenclatura y clasificación de mercancías en el país. En este sentido, la secuencia numérica adoptada en el proyecto no obedece a una inversión o inconsistencia, sino a la estructura técnica propuesta por dicha autoridad en el marco de sus competencias funcionales, considerando criterios de control, trazabilidad y operatividad aduanera del régimen. Por lo anterior, no se acoge la modificación sugerida, manteniéndose la estructura de subpartidas prevista en el texto del proyecto.
15	11/02/2026		Atendiendo a la finalidad promocional que persigue el presente decreto, considero pertinente que el Ministerio establezca de manera expresa el término de duración del tratamiento arancelario preferencial aplicable a las empresas beneficiarias del RTE-E y del INPIMHEL. La definición de este plazo constituye un elemento determinante para la planificación estratégica y financiera de las compañías interesadas en acogerse a estos instrumentos, permitiéndoles realizar proyecciones certeras sobre el retorno de sus inversiones.	No aceptada	En atención a la recomendación de establecer de manera expresa un término de duración para el tratamiento arancelario preferencial aplicable a las empresas beneficiarias del Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E) y del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), es pertinente precisar que dichos tratamientos se conciben como medidas de carácter promocional, transitorio y condicionado al cumplimiento de los requisitos de acceso, permanencia, ejecución e implementación productiva definidos en cada instrumento. Su temporalidad no se configura a partir de un plazo único y fijo, sino que se encuentra vinculada a las etapas de instalación, puesta en marcha y consolidación de los proyectos industriales, así como al cumplimiento de metas, cupos y demás condiciones operativas establecidas para su administración. En el caso particular del RTE-E, el tratamiento arancelario preferencial se enmarca en las disposiciones del Capítulo 98 del Arancel de Aduanas, el cual regula los tratamientos especiales aplicables a determinadas mercancías, incluyendo gravámenes diferenciales y notas aclaratorias que establecen los lineamientos para la importación y nacionalización de bienes finales clasificados bajo dicho capítulo. Estas disposiciones delimitan de manera expresa el alcance objetivo y las condiciones bajo las cuales procede el beneficio, otorgando seguridad jurídica respecto de las mercancías cobijadas y de los requisitos que deben cumplirse para acceder al tratamiento preferencial. En consecuencia se proporciona un marco normativo claro que permite a las empresas estructurar su planeación estratégica y financiera con base en reglas objetivas y previamente definidas, sin que resulte necesario incorporar un término adicional y uniforme de duración en el articulado. Por lo anterior, no se acoge la recomendación formulada.
			El decreto propone mecanismos claros orientados a promover la instalación de nuevos proyectos industriales, el desarrollo tecnológico y la consolidación de cadenas de valor, lo cual complementa la regulación existente en materia industrial, comercial y de movilidad sostenible. Asimismo, incorpora disposiciones relacionadas con requisitos, requisitos institucionales y estándares técnicos que contribuyen a		

16	12/02/2026	Catalina Gómez Guerrero	seguimiento institucional y estándares técnicos que contribuyen a generar seguridad jurídica, transparencia y coherencia regulatoria. El enfoque del proyecto evidencia un compromiso con el cumplimiento de las obligaciones y estándares internacionales relacionados con el desarrollo productivo, la sostenibilidad y la transición hacia tecnologías más limpias. Este alineamiento resulta fundamental para facilitar la inserción del país en cadenas globales de valor, promover la competitividad industrial y fortalecer la confianza de inversionistas nacionales e internacionales. Los beneficios del INPIMHEL se reflejan en el impulso a nuevas inversiones productivas, la promoción de actividades manufactureras con alto componente tecnológico y el fortalecimiento del talento humano y de los encadenamientos productivos locales. El instrumento contribuye al objetivo del decreto de consolidar una base industrial moderna, capaz de responder a los desafíos de la transición energética y de la transformación tecnológica del sector transporte. Asimismo, el proyecto promueve el desarrollo de capacidades industriales nacionales, la transferencia de conocimiento y la incorporación progresiva de procesos productivos más eficientes, lo cual puede generar impactos positivos en la productividad, el empleo calificado y la innovación.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se valora y agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma, expresando que con este se pretende impartir medidas que brinden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país bajo los lineamientos del Gobierno Nacional en pro del uso de energías limpias e impulso de encadenamientos productivos.
17	12/02/2026	Ismael Rodríguez Molina	Desde una perspectiva de interés general, el Proyecto de Decreto sometido a consideración pública se inscribe de manera clara y coherente dentro de los compromisos internacionales asumidos por Colombia en materia de protección ambiental, transición energética y lucha contra el cambio climático, particularmente aquellos derivados del Acuerdo de París, de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La promoción de instrumentos orientados a la movilidad eléctrica e híbrida enchufable constituye una medida concreta de política pública destinada a reducir emisiones de gases de efecto invernadero en uno de los sectores históricamente más intensivos en carbono, como es el transporte. Asimismo, el proyecto de decreto refleja una aproximación compatible con los principios estructurales del derecho internacional ambiental, en particular los principios del desarrollo sostenible reconocidos desde la Declaración de Estocolmo de 1972 y consolidados a partir del Informe Brundtland de 1987 y de la Declaración de Río de 1992. En este sentido, el establecimiento de mecanismos regulatorios que incentivan la adopción progresiva de tecnologías limpias, bajo esquemas verificables y sujetos a control administrativo, constituye una manifestación legítima del deber de debida diligencia del Estado para prevenir daños ambientales significativos derivados de la actividad económica. Adicionalmente, el enfoque adoptado por el proyecto resulta consistente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular los ODS relativos a industria, innovación e infraestructura; a ciudades y comunidades sostenibles; a producción y consumo responsables; y a por acción conjunta por el clima. La articulación entre política industrial, comercio exterior y transición energética permite avanzar simultáneamente en la reducción de impactos ambientales, el fortalecimiento de capacidades productivas locales y la generación de empleo calificado, en línea con las recomendaciones internacionales sobre crecimiento sostenible e inclusivo. En este contexto, el suscrito considera que el Proyecto de Decreto constituye una medida oportuna, razonable y jurídicamente compatible con los compromisos internacionales de Colombia, que contribuye de manera concreta a la descarbonización del sector transporte y al cumplimiento de los objetivos climáticos del Estado. Por lo anterior, se manifiesta un respaldo general a la iniciativa, destacando su coherencia con el marco del derecho internacional ambiental y su potencial para fortalecer una transición energética ordenada, progresiva y socialmente responsable.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se valora y agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma, expresando que con este se pretende impartir medidas que brinden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país bajo los lineamientos del Gobierno Nacional en pro del uso de energías limpias e impulso de encadenamientos productivos.
18	12/02/2026		En relación con la definición de cuota de importación, se considera necesario introducir una modificación orientada a incluir expresamente a los BEV en aquellos eventos en los cuales el arancel aplicable a dicha tecnología sea modificado a un porcentaje superior al 5%.	No aceptada	Al respecto, es pertinente señalar que la definición de la cuota de importación prevista en el proyecto de decreto responde a las condiciones arancelarias vigentes aplicables a las distintas tecnologías de movilidad eléctrica al momento de su estructuración. No obstante, el instrumento contempla su articulación con el marco arancelario nacional, el cual es dinámico y susceptible de modificaciones por parte de las autoridades competentes. En este sentido, en caso de presentarse variaciones en el nivel arancelario aplicable a los vehículos eléctricos a batería (BEV) que alteren las condiciones consideradas para el diseño del instrumento, el Gobierno nacional evaluará la pertinencia de adoptar los ajustes regulatorios correspondientes, con el fin de preservar la coherencia técnica y la finalidad promocional del régimen.

19	12/02/2026	PANIAGUA Y TOVAR ABOGADOS S.A.S	Respecto del artículo 9, se estima necesario que el alcance de los beneficios allí previstos incluya de manera expresa e inequívoca a los BEV, en coherencia con la orientación estructural de la política pública de movilidad de bajas y 0 % emisiones, con los objetivos de descarbonización del sector transporte y con la necesidad de concentrar los incentivos en tecnologías con mayor eficiencia energética, menor huella ambiental y mayor potencial de desarrollo industrial local. Esta precisión contribuye además a evitar interpretaciones restrictivas que puedan desalinear el instrumento frente a la evolución tecnológica del sector automotor.	Aceptada	En atención a lo señalado, el comentario se acoge, por lo que en consecuencia, se ajustará la redacción del artículo 9 del proyecto de decreto con el fin de incluir de manera expresa a los vehículos eléctricos a batería (BEV) dentro del alcance de los beneficios previstos, en coherencia con los lineamientos de política pública orientados a la promoción de la movilidad de cero emisiones, la descarbonización del sector transporte y el fomento del desarrollo industrial asociado a tecnologías de mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental. Este ajuste tiene como propósito reforzar la claridad normativa del instrumento y evitar interpretaciones restrictivas sobre su ámbito de aplicación tecnológica.
20	12/02/2026		De igual forma, se advierte la conveniencia de revisar la redacción del literal correspondiente a la no acumulabilidad anual de las cuotas. Tal formulación puede conducir a interpretar que los cupos no podrían utilizarse en vigencias posteriores, lo cual resulta contradictorio con la previsión de disponibilidad residual en años subsiguientes. En este sentido, se recomienda permitir que los cupos residuales puedan utilizarse durante un período adicional que refleje adecuadamente los períodos de maduración de la inversión industrial, los cuales comprenden etapas sucesivas de instalación de infraestructura, validación tecnológica, certificación regulatoria, integración de proveedores, escalamiento productivo y estabilización comercial	Aceptada parcialmente	Se acepta parcialmente el comentario, teniendo en cuenta que los plazos y condiciones definidos para la utilización de los cupos en el marco del Instrumento IMPIHEL fueron estructurados con base en análisis técnicos, fiscales, de planeación sectorial y técnica presupuestal orientados a garantizar la eficiencia en la asignación de los beneficios, la rotación oportuna de los mismos y el cumplimiento de los objetivos de política pública asociados al instrumento. Adicionalmente, la definición de períodos específicos para la ejecución de los cupos busca incentivar la materialización efectiva de las inversiones dentro de horizontes temporales ciertos, evitando la inmovilización de beneficios y permitiendo su reasignación a otros proyectos que se encuentren en etapas avanzadas de implementación. En este sentido, no se considera procedente ampliar el período de utilización de cupos residuales, sin perjuicio de que los beneficiarios estructuren sus cronogramas de inversión conforme a los tiempos previstos en la reglamentación vigente y en consecuencia se ajusta el .
21	12/02/2026		Se considera jurídicamente necesario incorporar una disposición expresa en virtud de la cual no podrán ser beneficiarios del (RTE-E) quienes fabriquen o ensamblen tecnologías híbridas no enchufables.	No aceptada	El instrumento se encuentra focalizado en tecnologías de propulsión eléctrica enchufable, específicamente vehículos híbridos enchufables (PHEV) y demás configuraciones con recarga externa, en coherencia con los objetivos de transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones y el desarrollo de infraestructura de carga, en este sentido, los vehículos híbridos completos no enchufables (full HEV) los cuales combinan motor de combustión y eléctrico con batería autorrecargable sin conexión externa no hacen parte del alcance tecnológico definido para el presente régimen, por lo que no se considera procedente su inclusión en los componentes de producción ni de importación por cuotas dentro del presente proyecto.
22	12/02/2026		Asimismo, se estima conveniente establecer como requisito de elegibilidad para el acceso a RTE-E, la obtención previa de la resolución de aprobación del proyecto en el marco del instrumento de promoción de inversión industrial (IMPIMEL), lo cual garantiza que el acceso al (RTE-E) se encuentre efectivamente vinculado a la realización de nuevas inversiones productivas en el país, preserve la coherencia funcional entre los distintos mecanismos regulatorios y evite la utilización del régimen por operaciones que no respondan a la finalidad estratégica de industrialización tecnológica.	No aceptada	El Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E) corresponde a un mecanismo autónomo e independiente del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), con objetivos, alcances y condiciones propias dentro de la política de promoción industrial y de movilidad sostenible. En efecto, el INPIMHEL está orientado a incentivar la instalación de nuevas capacidades productivas y la materialización de inversiones industriales, contemplando dentro de su estructura la posibilidad de que, una vez implementados los proyectos y puesta en marcha la operación productiva, los beneficiarios puedan optar voluntariamente por acogerse a otros instrumentos vigentes, entre ellos el RTE-E o programas existentes en materia automotriz como PROFIA, conforme a sus condiciones particulares. Bajo esta lógica, los instrumentos operan de manera complementaria y no subordinada. En ese sentido, supeditar el acceso al RTE-E a la aprobación previa en INPIMHEL limitaría el alcance del régimen, restringiría su carácter transversal como instrumento de transformación y ensamble y resultaría contrario al diseño de articulación previsto entre los distintos mecanismos de política industrial. Por lo anterior, no se considera procedente establecer dicho requisito de elegibilidad.
23	12/02/2026		De igual manera, se advierte que el proyecto no precisa si los vehículos ensamblados bajo el (RTE-E) podrán acceder a certificación de origen nacional, aspecto determinante para la inserción en cadenas regionales y globales de valor, el aprovechamiento de acuerdos comerciales internacionales y la viabilidad exportadora de la industria automotriz local. En consecuencia, se sugiere reconocer expresamente esta posibilidad, condicionada al cumplimiento de las reglas de origen aplicables, con el fin de fortalecer la competitividad internacional de la producción nacional y consolidar el desarrollo de proveedores locales.	No aceptada	La certificación de origen de los bienes ensamblados en el país no se define en el marco del presente decreto ni de los instrumentos industriales que este regula, sino que se rige por las reglas de origen establecidas en cada uno de los acuerdos comerciales internacionales suscritos por Colombia y por las disposiciones vigentes en materia de origen, en ese sentido, la posibilidad de que los vehículos ensamblados bajo el RTE-E accedan a certificación de origen nacional dependerá del cumplimiento de los criterios de transformación sustancial, integración regional o contenido local previstos en el respectivo acuerdo comercial, así como de la verificación realizada por la autoridad competente. Por lo anterior, no se considera procedente incorporar una disposición expresa en el decreto sobre esta materia, sin perjuicio de que los proyectos industriales puedan estructurarse para cumplir las reglas de origen aplicables y aprovechar los instrumentos de inserción en cadenas regionales y globales de valor.
24	12/02/2026		Resulta jurídicamente aconsejable incorporar una disposición expresa que garantice la estabilidad del tratamiento arancelario aplicable a los proyectos aprobados en el marco del INPIMHEL y del (RTE-E), de tal manera que las condiciones preferenciales vigentes al momento de la aprobación se mantengan durante todo su ciclo de ejecución, operación y aprovechamiento económico, sin que puedan verse afectadas por modificaciones arancelarias generales posteriores que no contemplen un régimen de transición adecuado para las inversiones previamente autorizadas.	No aceptada	El tratamiento arancelario aplicable a los bienes objeto de los instrumentos IINPIMHEL y del RTE-E, se enmarca en la política arancelaria nacional, cuya definición, modificación y administración corresponde a las instancias competentes del Gobierno Nacional, en función de consideraciones de política comercial, fiscal y productiva, en ese sentido, el presente decreto no puede establecer cláusulas de estabilidad arancelaria que limiten la facultad regulatoria del Estado para ajustar el arancel de aduanas ni condicionar la aplicación de modificaciones generales futuras. Sin perjuicio de lo anterior, cualquier variación arancelaria que se adopte podrá contemplar, de estimarse pertinente, regímenes de transición o medidas de ajuste, los cuales se definirán en el marco de las decisiones de política comercial que correspondan.

25	12/02/2026		Desde la perspectiva económica e institucional, la continuidad del INPIMHEL y del (RTE-E) constituye una señal esencial para la atracción y retención de inversiones estratégicas, en la medida en que los procesos de industrialización tecnológica requieren horizontes regulatorios estables que exceden los ciclos administrativos ordinarios. La permanencia del régimen, acompañada de mecanismos de seguimiento y evaluación de resultados, permite equilibrar la seguridad jurídica del inversionista con la adecuada medición de impactos económicos, ambientales y productivos, asegurando la coherencia de la política pública de movilidad eléctrica en el largo plazo.	No aceptada	El proyecto busca generar condiciones de estabilidad jurídica para la inversión sin limitar la facultad constitucional del Gobierno Nacional de modificar el arancel de aduanas como instrumento de política económica. En ese sentido, no resulta jurídicamente viable establecer una estabilidad arancelaria absoluta e indefinida; sin embargo, se reconoce la necesidad de proteger la confianza legítima de los inversionistas cuyos proyectos sean aprobados en el marco del RTE-E y del INPIMHEL. Por tal motivo, el Decreto incorporará una disposición de transición que garantice que las condiciones arancelarias aplicables al momento de la aprobación del proyecto se mantendrán durante su ejecución autorizada, sin perjuicio de modificaciones generales posteriores, las cuales solo serán aplicables hacia futuro y respecto de nuevas aprobaciones. Con ello se preserva la seguridad jurídica y previsibilidad del instrumento, manteniendo al mismo tiempo la coherencia con la competencia del Gobierno nacional en materia arancelaria.
26	12/02/2026		Sobre el artículo 1, se sugiere dar claridad respecto a que las disposiciones del presente decreto se aplicarán sin perjuicio del cumplimiento de la normativa de tránsito, transporte, seguridad vial y homologación vehicular vigente en Colombia, bajo la competencia del Ministerio de Transporte.	Aceptada parcialmente	Se acepta parcialmente el comentario y en consecuencia se adiciona el Artículo 36. <i>Ámbito de aplicación.</i>
27	12/02/2026		Sobre el artículo 2, "Las definiciones deben estar alineadas con el marco normativo actual, lo relacionado con BEV según la Ley 1964. Como se menciona en la reunión que se sostuvo en las instalaciones de la DIAN, no es correcto cambiar las definiciones de una ley por medio de un Decreto. ""La definición de vehículo eléctrico, debe quedar como esta establecido en la Ley 1964: Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica. "	No aceptada	No es posible aceptar el comentario realizado como quiera que las difiniciones plantadas en el artículo 2 del proyecto de creto sólo tendrán aplicación para lo referente al mismo tal y como se indica de manera expresa en este artículo, sin que ello implique que se extienda a otras áreas o competencias.
28	12/02/2026		Sobre el artículo 2, ajustar las definiciones de híbridos, conforme el proyecto administrativo que venimos liderando desde el MT, para que exista coherencia técnica. "Vehículo eléctrico híbrido (VEH): Fuente móvil terrestre[LR1.1] que, con fines de propulsión o para alimentación de fuentes de almacenamiento de energía, se alimenta de dos (2) fuentes de energía o potencia acumulada instaladas como son: un combustible y, una batería, un condensador cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica. Vehículo eléctrico híbrido enchufable – (PHEV): vehículo eléctrico híbrido que puede recargarse a partir de una fuente de energía eléctrica externa."	Aceptada	En atención a lo señalado, el comentario se acoge, en la medida en que resulta necesario garantizar la coherencia conceptual y regulatoria entre las disposiciones del presente decreto y el marco técnico-administrativo que viene siendo estructurado por el Ministerio de Transporte, particularmente en materia de clasificación tecnológica vehicular. En consecuencia, se ajustarán las definiciones contenidas en el artículo 2, con el fin de alinearlas con las tipologías adoptadas por el Ministerio de Transporte, evitando divergencias interpretativas y facilitando la articulación operativa entre los instrumentos industriales, regulatorios y de homologación vehicular. En tal sentido, el proyecto ajustará las definiciones así: Vehículo Eléctrico Híbrido (VEH) fuente móvil terrestre que, para su propulsión o para la alimentación de sistemas de almacenamiento de energía, emplea dos fuentes de potencia acumulada instaladas: un combustible y un dispositivo de almacenamiento de energía eléctrica; y Vehículo Eléctrico Híbrido Enchufable (PHEV) vehículo eléctrico híbrido que puede recargarse a partir de una fuente externa de energía eléctrica.
29	12/02/2026		Sobre el artículo 3, "Al revisar la página de la DIAN el código 9803 no existe, en realidad no sería un desdoblamiento sino una creación? Ahora bien, se habla de ""Vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV) y vehículos eléctricos de batería (BEV)"" esto genera una gran confusión ya que al revisar las subpartidas de las familias 87, existen subpartida propias de híbridos, sin embargo, solo se logran diferenciar en enchufables y no enchufables, y en ningún momento se habla de híbridos de autonomía extendida, se sugiere realizar una estandarización de criterios, ya que como sector al momento de realizar análisis técnicos, estos aspectos afectan la toma de decisiones."	Aceptada	Se aclara que el código 9803 corresponde a la creación de una subpartida especial en el marco de un régimen aduanero promocional, cuya estructuración fue definida en mesas de trabajo técnicas con la autoridad aduanera competente Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, y no al desdoblamiento de subpartidas Así mismo, la referencia a tecnologías PHEV, E-REV y BEV responde a categorías técnicas e industriales propias del instrumento, que no buscan replicar la clasificación arancelaria del Sistema Armonizado. No obstante, se ajustará la redacción para precisar su carácter operativo y evitar interpretaciones confusas
30	12/02/2026		Sobre el artículo 4, se sugiere tener en cuenta que el ensamble deberá cumplir con los reglamentos técnicos del MT	No aceptada	El cumplimiento de los reglamentos técnicos y disposiciones expedidas por el Ministerio de Transporte ya se encuentra comprendido dentro del marco normativo sectorial vigente y fue objeto de precisión general en las disposiciones iniciales del decreto, en las cuales se establece que la aplicación del instrumento se realiza sin perjuicio del cumplimiento de la normativa técnica, de seguridad y homologación vehicular correspondiente. En consecuencia, no se considera necesario reiterar esta obligación de manera específica en el artículo 4

31	12/02/2026	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Sobre el artículo 8, "Se menciona que el MINCIT podrá solicitar apoyo al MT para: Recibir, evaluar y decidir sobre las solicitudes de autorización del Instrumento INPIMHEL; Verificar el cumplimiento de los requisitos de elegibilidad; Realizar seguimiento técnico y documental; y Ordenar inspecciones, auditorías o verificaciones. En que aspecto puntualmente el MT apoyaría? debido a que se debe coordinar con las áreas encargadas."	No aceptada	El alcance de la disposición, se precisa que la referencia al apoyo del Ministerio de Transporte se circunscribe a aspectos técnicos de su competencia sectorial, particularmente aquellos relacionados con reglamentación técnica vehicular, procesos de homologación, condiciones de seguridad y verificación de cumplimiento de estándares aplicables a las tecnologías objeto del instrumento, En ese sentido, el acompañamiento se brindaría cuando sea requerido dentro de los procesos de evaluación, seguimiento o verificación técnica de los proyectos, sin que ello implique traslado de la competencia decisoria del instrumento.
32	12/02/2026		Sobre el artículo 8, se igual forma se deberá tener en cuenta estándares de seguridad vial y condiciones de circulación de los vehículos.	No aceptada	Los estándares de seguridad vial y las condiciones de circulación de los vehículos se encuentran regulados en la normativa sectorial vigente bajo la competencia del Ministerio de Transporte, la cual resulta plenamente aplicable a los vehículos objeto del instrumento. En consecuencia, no se considera necesario reiterar dichas obligaciones dentro del artículo 8, sin perjuicio de su obligatorio cumplimiento en el marco del ordenamiento jurídico vigente
33	12/02/2026		Sobre el artículo 9, "Menciona que las cuotas solo aplican para ""En el marco del Instrumento INPIMHEL, se autorizarán cuotas de importación exclusivamente para Vehículos Híbridos Eléctrico Enchufables- PHEV, y de Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida-E-REV, siempre que se cumplan las condiciones establecidas para ser beneficiario del instrumento"" Por qué se eximen los BEV? Ahora es importante retomar el comentario de eléctricos de autonomía extendida, porque si no existe una estandarización esto puede generar una gran confusión. Se eximen los BEV porque ya cuentan con 0% arancel o es por otra razón? "	Aceptada	El comentario se acoge. En coherencia con lo señalado frente a observaciones similares, se ajustará la redacción del artículo 9 con el fin de incluir expresamente a los vehículos eléctricos a batería (BEV) dentro del alcance de las cuotas de importación del instrumento, precisando su aplicabilidad conforme a las condiciones definidas.
34	12/02/2026		Sobre el artículo 9, el beneficio para esas cuotas es un arancel del 5%, el cual con el PROURE es del 0%, esto puede generar también confusión, sería bueno generar una articulación	Aceptada	El comentario se acoge, en coherencia con lo señalado frente a observaciones similares. En consecuencia, se ajustará la redacción del artículo 9 del proyecto de decreto con el fin de incluir de manera expresa a los vehículos eléctricos a batería (BEV) dentro del alcance de los beneficios previstos, en línea con los lineamientos de política pública orientados a la promoción de la movilidad de cero emisiones, la descarbonización del sector transporte y el fortalecimiento del desarrollo industrial asociado a tecnologías de mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental.
35	12/02/2026		Sobre el artículo 10, "Podrán ser beneficiarias del Instrumento INPIMHEL las personas jurídicas, nacionales o extranjeras, o esquemas asociativos, que desarrollen nuevos proyectos industriales estratégicos para la movilidad avanzada, destinados a la fabricación de vehículos Vehículos Híbridos Eléctrico Enchufables- PHEV, de Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida-E-REV y de vehículos eléctricos de Batería-BEV clasificables en las subpartidas arancelarias 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8703.80.10.00 y 8703.80.90.00"" Por qué razón solamente el instrumento beneficia a los actores que desarrollen proyectos para esas subpartidas, teniendo presente que se busca promover la industria nacional de buses eléctricos, lo cual lo está promoviendo el MINCIT con el proyecto de Decreto del 10% de arancel a las importaciones de los vehículos de las subpartidas 8702"	No aceptada	El alcance del presente decreto se encuentra definido para la promoción de proyectos industriales asociados a automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para el transporte de personas, clasificables en la partida 87.03 del Arancel de Aduanas, lo cual responde al objeto y focalización sectorial del instrumento, en ese sentido, los vehículos de la partida 87.02, correspondientes a buses y demás vehículos para transporte colectivo, obedecen a dinámicas productivas, regulatorias y de política pública diferenciadas, las cuales están siendo abordadas mediante otros instrumentos y medidas específicas de promoción industrial y arancelaria. Por lo anterior, no se considera procedente ampliar el ámbito de aplicación del INPIMHEL a subpartidas distintas de las expresamente definidas en el proyecto
36	12/02/2026		Se debe tener en cuenta normativa de transito respecto a la circulacion de estos vehiculos, Articulacion con ANSV para la seguridad vial.	No aceptada	El cumplimiento de la normatividad del ministerio de transporte, las condiciones de circulación vehicular y los lineamientos en materia de seguridad vial , incluida la articulación institucional correspondiente se encuentran regulados en el marco sectorial vigente y resultan plenamente aplicables a los vehículos objeto del instrumento.
37	12/02/2026		Desde una perspectiva económica, el decreto busca atraer inversión estratégica en sectores de alto valor agregado y contenido tecnológico, fortaleciendo encadenamientos productivos y promoviendo la manufactura avanzada en el campo de electromovilidad, haciendo de estas iniciativas proyectos industriales estratégicos (PIE) gracias a lo cual les permite acceder a en forma positiva a incentivos especiales para su desarrollo. Sin esta denominación quizás el país continuaría, por una parte, siendo casi un importador neto de estas tecnologías y por otra, desaprovechado mercados potenciales al menos del área andina, centro América y el Caribe.	Aceptada	Se acoge el planteamiento en cuanto reconoce que el instrumento está orientado a atraer inversión estratégica, promover manufactura avanzada en electromovilidad y fortalecer encadenamientos productivos mediante la estructuración de Proyectos Industriales Estratégicos (PIE), En efecto, la iniciativa busca impulsar la industrialización tecnológica, reducir la dependencia de importaciones y generar capacidades productivas con potencial de inserción en mercados regionales, en coherencia con los objetivos de desarrollo productivo y transición energética del país.

38	12/02/2026	Manuel Felipe Olivera	El propio proyecto señala que las actividades manufactureras intensivas en tecnología constituyen un núcleo estratégico de generación de empleo calificado y valor agregado, lo cual respalda la necesidad de crear instrumentos específicos que faciliten la instalación de nuevas plantas industriales y la incorporación de procesos de innovación. Asimismo, el tratamiento arancelario preferencial y la importación de componentes técnicos iniciales permiten reducir barreras de entrada para proyectos industriales estratégicos y favorecer el desarrollo productivo nacional. De hecho, es posible que este instrumento induzca a la implantación de al menos tres fábricas nuevas en Colombia -quizás adaptación al PIE de existentes si es viable- con lo cual podrían lograrse cambios ambientales, entendiendo que en el país ningún inversionista está interesado en la producción de vehículos de combustión interna.	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma, en efecto, el instrumento se fundamenta en el reconocimiento de la manufactura intensiva en tecnología como un eje estratégico para la generación de empleo calificado, la transferencia de conocimiento y la creación de valor agregado nacional. En este sentido, los tratamientos arancelarios preferenciales y la habilitación para la importación inicial de componentes técnicos buscan reducir barreras de entrada, facilitar la instalación o reconversión de capacidades industriales y promover procesos de innovación productiva.
39	12/02/2026		Empleos verdes nuevos, porque probablemente no existen planes de inversión para fabricación de vehículos con combustibles fósiles y los empleos existentes no se afectarán porque el parque automotor con tecnologías fósil obsoletas seguirá creciendo quizás a menor ritmo que lo que ha sido hasta hace un par de años: - Directos: al menos 18 por millón de dólares invertido (estimativos a partir de IFC, 2021)¹ - Indirectos: usualmente se estima que por cada directo se general al menos 10 indirectos	Aceptada	Desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo agradece la disposición para participar en la presente iniciativa y el respaldo a la misma dado que el instrumento promueve la creación de empleos verdes vinculados a manufactura avanzada, integración tecnológica y encadenamientos productivos, en el marco de la transición energética e industrial, No obstante, las estimaciones cuantitativas de empleo corresponden a referencias generales y su materialización dependerá de la escala, nivel de integración nacional y características de cada proyecto, por lo que serán evaluadas caso a caso mediante los mecanismos de seguimiento del instrumento.
40	12/02/2026		Reducción de emisiones contaminantes al aire anuales por reemplazo de flotas de transporte público de pasajeros o incremento con buses eléctricos: cada bus eléctrico evita hasta 41 toneladas de y 16 kg de material particulado al año. En consecuencia toda reducción de emisiones, especialmente en ciudades del país, traerá consigo un mejoramiento en la calidad del aire.	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, por lo que la promoción de la electromovilidad en transporte público contribuye a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, con efectos favorables sobre la calidad del aire en entornos urbanos., No obstante, las estimaciones de reducción de emisiones dependen de variables como el tamaño de la flota, factores de emisión, intensidad de uso y matriz energética, por lo que su cuantificación específica será objeto de evaluación técnica en la implementación y seguimiento de los proyectos.
41	12/02/2026		Reducción de emisiones contaminantes al aire por reemplazo de flotas de transporte de carga o incremento con camiones eléctricos: el transporte de carga en Bogotá es responsable del 38.5% de la contaminación atmosférica y del 78% a nivel nacional. En consecuencia toda reducción de emisiones, especialmente en ciudades del país, traerá consigo un mejoramiento en la calidad del aire.	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que briden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.
42	12/02/2026		Reducción de emisiones contaminantes al aire por reemplazo incremento de flotas de vehículos particulares: los automóviles, camperos y camionetas son responsables del 33% de la contaminación atmosférica en Bogotá y posiblemente en igual proporción en las principales ciudades del país.	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que briden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.
43	12/02/2026		Por otra parte, respecto a mercados, se estima que en América Latina se despliegue una flota de más de 25.000 buses eléctricos hasta el final de esta década y al menos 55.000 más hasta el 2050, más allá de los más de los casi 7.000 buses ya rodando. Este crecimiento representa un incremento de unas cuatro veces el inventario para el 2030 y de nueve veces para la mitad del milenio. Este mercado se le abre a Colombia con la implantación de fábricas de buses eléctricos y el decreto permite sustituir así la importación neta desde otros países.	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que briden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.
44	12/02/2026		En cuanto a los livianos, teniendo en cuenta que el crecimiento se ha reportado recientemente, la oportunidad para Colombia de ensamblar y producir estos vehículos para satisfacer su propia demanda se muestra en los siguientes números: Vehículos Eléctricos (VE): Registraron un aumento histórico, con 19.724 unidades nuevas en 2025, un incremento del 115% Vehículos Híbridos (HEV/MHEV): Lideran en crecimiento en el 2025 con un 59% interanual	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que briden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.
45	12/02/2026		Mientras tanto, en la adopción de vehículos eléctricos (VE) vive un crecimiento acelerado proyectándose que representen entre el 10% y el 20% de las ventas totales para 2028. Sin duda, a este mercado también Colombia con sus fábricas construidas gracias a esta política del decreto, podría acceder antes de que otros países se adelanten, cosa que ya está pasando en Brasil.	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que briden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.

46	12/02/2026	BYD MOTOR COLOMBIA S.A.S.	Para poder tener una mejor precisión sobre el efecto particular de esta partida creada, se solicita incluir la o las partidas resultantes del desdoblamiento y su nuevo alcance para evitar ambigüedades interpretativas o futuras controversias para los aplicantes al instrumento.	No aceptada	En relación con la solicitud de precisión sobre la estructura de desdoblamiento de las subpartidas arancelarias asociadas al código 9803, es pertinente señalar que la definición incorporada en el proyecto de decreto fue objeto de análisis y validación en mesas de trabajo técnicas adelantadas con la autoridad aduanera competente. En particular, la estructura propuesta responde a los criterios técnicos de clasificación y administración arancelaria definidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entidad especializada responsable de emitir las disposiciones y resoluciones en materia de nomenclatura y clasificación de mercancías en el país. En este sentido, la secuencia numérica adoptada en el proyecto no obedece a una inversión o inconsistencia, sino a la estructura técnica propuesta por dicha autoridad en el marco de sus competencias funcionales, considerando criterios de control, trazabilidad y operatividad aduanera del régimen. Por lo anterior, no se acoge la modificación sugerida, manteniéndose la estructura de subpartidas prevista en el texto del proyecto.
47	12/02/2026		BYD considera indispensable que el decreto especifique de manera expresa el plazo durante el cual se mantendrá la protección legal asociada al régimen, tanto en el marco del RTE-E como del INPIMHEL.	No aceptada	En atención a la recomendación de establecer de manera expresa un término de duración para el tratamiento arancelario preferencial aplicable a las empresas beneficiarias del Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E) y del Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL), es pertinente precisar que dichos tratamientos se conciben como medidas de carácter promocional, transitorio y condicionado al cumplimiento de los requisitos de acceso, permanencia, ejecución e implementación productiva definidos en cada instrumento. Su temporalidad no se configura a partir de un plazo único y fijo, sino que se encuentra vinculada a las etapas de instalación, puesta en marcha y consolidación de los proyectos industriales, así como al cumplimiento de metas, cupos y demás condiciones operativas establecidas para su administración. En el caso particular del RTE-E, el tratamiento arancelario preferencial se enmarca en las disposiciones del Capítulo 98 del Arancel de Aduanas, el cual regula los tratamientos especiales aplicables a determinadas mercancías, incluyendo gravámenes diferenciales y notas aclaratorias que establecen los lineamientos para la importación y nacionalización de bienes finales clasificados bajo dicho capítulo. Estas disposiciones delimitan de manera expresa el alcance objetivo y las condiciones bajo las cuales procede el beneficio, otorgando seguridad jurídica respecto de las mercancías cobijadas y de los requisitos que deben cumplirse para acceder al tratamiento preferencial. En consecuencia se proporciona un marco normativo claro que permite a las empresas estructurar su planeación estratégica y financiera con base en reglas objetivas y previamente definidas, sin que resulte necesario incorporar un término adicional y uniforme de duración en el articulado. Por lo anterior, no se acoge la recomendación formulada.
48	12/02/2026		BYD solicita incluir además de la mención de las subpartidas arancelarias 8703.80.10.00 y 8703.80.90.00, el texto correspondiente a vehículos eléctricos de batería (BEV), dentro de los mecanismos de cuota de importación previstos en el marco del INPIMHEL.	Aceptada	En atención a lo señalado, el comentario se acoge., por lo que en consecuencia, se ajustará la redacción del artículo 9 del proyecto de decreto con el fin de incluir de manera expresa a los vehículos eléctricos a batería (BEV) dentro del alcance de los beneficios previstos, en coherencia con los lineamientos de política pública orientados a la promoción de la movilidad de cero emisiones, la descarbonización del sector transporte y el fomento del desarrollo industrial asociado a tecnologías de mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental.
49	12/02/2026		Se sugiere aclarar expresamente que las exclusiones previstas en el artículo 13 no impiden la estructuración legítima de proyectos industriales en los que la actividad de fabricación y la actividad de comercialización se desarrollen a través de sociedades distintas dentro de un mismo grupo empresarial.	Aceptada	Se considera pertinente precisar que las exclusiones previstas en el artículo 13 no están orientadas a restringir esquemas legítimos de organización empresarial, siempre que se garantice la unidad del proyecto industrial, la trazabilidad de las operaciones y el cumplimiento integral de las obligaciones del instrumento por parte del beneficiario autorizado, en ese sentido, se ajustará la redacción para aclarar que podrán estructurarse proyectos a través de sociedades vinculadas dentro de un mismo grupo empresarial, sin que ello implique elusión de requisitos, fragmentación artificial de operaciones o uso indebido de los beneficios. PROPUESTA DE PARAGRAFO Parágrafo ____. Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, las exclusiones aquí previstas no impedirán la estructuración de proyectos industriales en los que las actividades de fabricación, ensamble y comercialización se desarrollen a través de sociedades distintas que hagan parte de un mismo grupo empresarial, En tales casos, deberá acreditarse la unidad económica y funcional del proyecto, la trazabilidad de las operaciones y el cumplimiento integral de las obligaciones del instrumento por parte del beneficiario autorizado, sin que esta estructura pueda dar lugar a la fragmentación artificial de actividades o al uso indebido de los beneficios previstos en el régimen.
50	12/02/2026		BYD considera necesario aclarar y precisar las modificaciones introducidas en la fórmula del RTE-E en el texto final del Decreto, en particular en lo relativo a la delimitación de los costos de mano de obra computables (incluyendo la distinción entre costos directos e indirectos) y los criterios técnicos de valoración y verificación aplicables por parte de la autoridad competente.	No aceptada	El proyecto de decreto define los elementos estructurales de la fórmula aplicable al RTE-E en un nivel general, suficiente para la reglamentación de las precisiones relacionadas con la delimitación de los costos de mano de obra computables, la diferenciación entre costos directos e indirectos y los criterios técnicos de valoración y verificación, los cuales corresponden a aspectos de carácter operativo y metodológico propios de la fase de implementación., en consecuencia, este tipo de definiciones serán desarrolladas en una resolución reglamentaria , técnica u operativa mediante la cual se establecerán los lineamientos de cálculo, acreditación y fiscalización aplicables al régimen, garantizando flexibilidad técnica y adecuada actualización conforme a la evolución del sector.
51	12/02/2026		Asimismo, resulta conveniente precisar los mecanismos de control de la TRM aplicable, con el fin de reducir riesgos interpretativos durante la fase operativa del régimen, tanto para los beneficiarios como para las entidades de supervisión.	No aceptada	El proyecto de decreto establece los elementos estructurales necesarios para la operatividad del régimen en materia de cálculo y aplicación de variables económicas. Las precisiones relacionadas con los mecanismos de control de la Tasa Representativa del Mercado (TRM) aplicable corresponden a aspectos de carácter técnico-operativo propios de la fase de implementación. en consecuencia, este tipo de definiciones serán desarrolladas en una resolución reglamentaria , técnica u operativa mediante la cual se establecerán los lineamientos de cálculo, acreditación y fiscalización aplicables al régimen, garantizando flexibilidad técnica y adecuada actualización conforme a la evolución del sector.
52	12/02/2026		BYD sugiere realizar ajustes de forma en el texto del decreto, en particular la corrección de la duplicidad en la numeración de los Capítulos IV y la verificación del número asignado al artículo final, el cual aparece identificado como artículo 26 sin corresponder a la secuencia real del articulado.	Aceptada	Se verificó la observación relacionada con la duplicidad en la numeración de los Capítulos IV y la inconsistencia en la identificación del artículo final del proyecto de decreto. En consecuencia, se realizará el ajuste de forma correspondiente, corrigiendo la secuencia del articulado y la numeración de capítulos, con el fin de garantizar coherencia estructural, adecuada técnica normativa y seguridad jurídica en la lectura e interpretación del instrumento.

53	12/02/2026	MINISTERIO DE MEDIOAMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	Se solicita aclarar los siguientes aspectos: • Que el decreto tiene efectos en la fabricación, ensamble o importación regulados en el reglamento técnico adoptado mediante la Resolución 762 de 2022, en particular en lo que respecta al "Certificado de emisiones por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal" • Que los vehículos que se produzcan en el marco de los Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL) serán objeto de cumplimiento la reglamentación ambiental vigente, Resolución 762 de 2022 o aquella que la modifique, adicione o sustituya, y por tanto del "Certificado de emisiones por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal".	No aceptada	El proyecto de decreto no tiene por objeto regular materias ambientales ni de homologación vehicular, sino establecer un instrumento de promoción industrial y arancelaria. Sin perjuicio de lo anterior, se precisa que los vehículos fabricados, ensamblados o importados en el marco de los instrumentos allí previstos deberán dar cumplimiento integral a la reglamentación ambiental vigente, incluidas las disposiciones en materia de emisiones, certificaciones y demás requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente, o aquellas que las modifiquen, adicionen o sustituyan; en este sentido, no se considera necesario incorporar remisiones específicas a resoluciones particulares, toda vez que su exigibilidad opera de pleno derecho dentro del ordenamiento jurídico. Sin embargo y afectos de mayor claridad se adiciona el Artículo 36. <i>Ámbito de aplicación.</i>
54	12/02/2026		Se sugiere ajustar las definiciones tomando como precepto la definición de vehículo eléctrico establecida en la Ley 1964 de 2019, en especial en lo correspondiente a vehículos híbridos, aspecto que se debe aclarar de cara a la clasificación arancelaria de los vehículos y por tanto de la aplicación de la propuesta de decreto y los beneficios previstos en el instrumento.	No aceptada	La definición de vehículo eléctrico prevista en la Ley 1964 de 2019 constituye un concepto legal de obligatorio cumplimiento de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, por lo cual no es objeto de modificación ni de ajuste en el presente decreto. El propósito del proyecto no es alterar ni redefinir los conceptos establecidos en dicha ley, no obstante, el instrumento incorpora definiciones técnicas adicionales —particularmente en materia de tipologías híbridas y configuraciones de propulsión eléctrica— con fines exclusivamente operativos, industriales y arancelarios, necesarias para la correcta aplicación del régimen y la adecuada clasificación de los vehículos objeto de los beneficios previstos, de aplicación exclusiva y a efectos del proyecto de decreto, en consecuencia, no se considera procedente supeditar o limitar las definiciones del decreto a las contenidas en la ley, sin perjuicio de la plena observancia de esta última dentro del marco normativo aplicable.
55	12/02/2026		Se sugiere a Mincomercio revisar la necesidad de establecer desdoblamiento arancelario, toda vez, que como se ha revisado conjuntamente con ese ministerio en reuniones previas, dichas subpartidas no permiten identificar los vehículos híbridos considerando su nivel de hibridación.	No aceptada	Para efectos del presente decreto, no se considera necesario establecer un desdoblamiento arancelario adicional al previsto en el proyecto normativo, toda vez que la estructura propuesta resulta suficiente para la identificación de los vehículos objeto del instrumento y la aplicación de los beneficios correspondientes. Sin perjuicio de lo anterior, se reconoce la pertinencia técnica de la observación relacionada con las limitaciones que actualmente pueden presentar algunas subpartidas para diferenciar niveles de hibridación vehicular. En este sentido, el Ministerio tomará en consideración este insumo en el marco de futuros análisis regulatorios o ejercicios de revisión arancelaria que se adelanten de manera conjunta con las entidades competentes.
56	12/02/2026		Se recomienda considerar otras subpartidas como la 87.02, toda vez que como es de conocimiento, existen iniciativas nacionales para la implementación de plantas de producción de buses eléctricos, que quedarían por fuera de los beneficios definidos en el proyecto de decreto.	No aceptada	El alcance del presente decreto se encuentra definido para la promoción de proyectos industriales asociados a automóviles de turismo y demás vehículos automóviles diseñados principalmente para el transporte de personas, clasificables en la partida 87.03 del Arancel de Aduanas, lo cual responde al objeto y focalización sectorial del instrumento, en ese sentido, los vehículos de la partida 87.02, correspondientes a buses y demás vehículos para transporte colectivo, obedecen a dinámicas productivas, regulatorias y de política pública diferenciadas, las cuales están siendo abordadas mediante otros instrumentos y medidas específicas de promoción industrial y arancelaria. Por lo anterior, no se considera procedente ampliar el ámbito de aplicación del INPIMHEL a subpartidas distintas de las expresamente definidas en el proyecto.
57	12/02/2026		Dadas las implicaciones frente a la aplicación de la reglamentación ambiental vigente se solicita a Mincomercio aclarar en el articulado de la propuesta de decreto, cual será el procedimiento para la verificación de los proyectos que garantice el cumplimiento de requerimientos técnicos como los definidos en el numeral c y d de este artículo 12.	No aceptada	El proyecto de decreto no tiene por objeto regular ni establecer procedimientos de verificación en materia ambiental, sino definir un instrumento de promoción de inversión y desarrollo industrial, sin perjuicio de lo anterior, se precisa que los proyectos que se desarrollen en el marco del instrumento deberán dar cumplimiento integral a la reglamentación ambiental vigente y a los requerimientos técnicos aplicables, cuya verificación, seguimiento y control corresponde a las autoridades ambientales competentes, conforme a los procedimientos establecidos en su normativa sectorial, en este sentido, no se considera procedente incorporar en el articulado del decreto, procedimientos adicionales de verificación ambiental, por cuanto ello excede su ámbito material de regulación y generaría duplicidades frente a los mecanismos institucionales ya existentes.
58	12/02/2026		Vemos con preocupación que el Proyecto de Decreto no se orienta en esa dirección, sino formula un incentivo circunscrito a 'nuevos proyectos' y, en su aplicación práctica, excluye a la industria automotriz actualmente instalada y operativa en Colombia.	Aceptada parcialmente	En atención al comentario recibido, se informa que el mismo se adopta parcialmente, en tanto se considera pertinente realizar precisiones de alcance sin modificar la finalidad del instrumento. El instrumento previsto en el proyecto de decreto se orienta a incentivar la instalación de nuevas capacidades productivas y la materialización de inversiones industriales estratégicas en tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida enchufable, en línea con los objetivos de transición tecnológica, sofisticación productiva y atracción de inversión. En este marco, se introduce un ajuste de precisión al alcance del término "nuevas plantas", con el fin de aclarar que su interpretación no se limita exclusivamente a la creación de infraestructuras industriales desde etapa greenfield. En consecuencia, podrán ser susceptibles de aplicación del instrumento tanto los proyectos asociados a la instalación de plantas nuevas, como aquellos desarrollados por empresas que ya cuenten con plantas de ensamble o producción en operación en el territorio nacional, siempre que correspondan a nuevas inversiones industriales elegibles, tales como ampliaciones de capacidad, reconversión tecnológica, implementación de nuevas líneas de producción o incorporación de procesos asociados a tecnologías eléctricas o híbridas enchufables. Lo anterior no implica exclusión de la industria automotriz actualmente instalada en el país. Por el contrario, los actores existentes pueden participar en el instrumento en la medida en que estructuren nuevos proyectos industriales que cumplan las condiciones de elegibilidad previstas, o alternativamente acogerse a otros mecanismos vigentes de fomento productivo y ensamble automotor. En este sentido, la política pública mantiene una lógica de complementariedad de instrumentos, en la cual el presente decreto se focaliza en promover nueva inversión y expansión de capacidades, sin afectar ni restringir la operación de la industria automotriz ya establecida. En consecuencia se adicionan las respectivas precisiones al artículo 10 del proyecto, a efectos de mayor claridad el concepto de nuevas plantas.
59	12/02/2026		Es necesario que cualquier instrumento de esta naturaleza incorpore expresamente como elegibles los proyectos de ampliación, modernización o reconversión tecnológica ejecutados por la industria ya instalada en el país.	Aceptada	El instrumento diseñado en el proyecto de decreto tiene como finalidad específica incentivar la instalación de nuevas capacidades productivas y la atracción de inversión industrial estratégica asociada a tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida enchufable. En este sentido, su ámbito de aplicación se circunscribe a nuevos proyectos industriales, conforme a los objetivos de expansión y sofisticación de la base manufacturera nacional; sin perjuicio de lo anterior, la industria actualmente instalada en el país no se encuentra excluida de la política pública de fomento productivo, en la medida en que los proyectos de ampliación, modernización o reconversión tecnológica pueden canalizarse a través de otros instrumentos vigentes de promoción industrial y automotriz, bajo la lógica de complementariedad de mecanismos que ha sido señalada en el marco del presente decreto. Sin embargo se adicionan las respectivas precisiones al artículo 10 del proyecto, a efectos de mayor claridad el concepto de nuevas plantas.

60	12/02/2026	CÁMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE LA ANDI	El proyecto no desarrolla una metodología que asegure que la magnitud del beneficio sea, por un lado, equivalente y proporcional a las contraprestaciones macroeconómicas recibidas por el país de parte de los beneficiarios.	No aceptada	El proyecto de decreto establece un conjunto de condiciones de elegibilidad, requisitos de inversión, compromisos productivos y mecanismos de seguimiento institucional que permiten asegurar que los beneficios otorgados se encuentren asociados al cumplimiento de objetivos industriales, tecnológicos y económicos definidos en el instrumento, en este sentido, la proporcionalidad entre los incentivos previstos y las contraprestaciones económicas esperadas se materializa a través de la verificación del cumplimiento de metas de inversión, instalación de capacidades productivas, generación de empleo, transferencia tecnológica y desarrollo de encadenamientos productivos, entre otros aspectos evaluables por la autoridad competente. Adicionalmente, el instrumento contempla esquemas de monitoreo y control que permiten medir sus impactos y efectuar los ajustes que resulten necesarios en función de los resultados observados, sin que se requiera desarrollar dentro del decreto una metodología macroeconómica específica de equivalencia beneficio-contraprestación. Por otra parte, el proyecto de decreto, dentro de su memoria justificativa contempla el elemento de "Impacto económico" cumpliendo con los requisitos establecidos en la Decreto 1081 de 2015.
61	12/02/2026		El proyecto no incorpora una metodología objetiva que permita determinar, de forma transparente y comparable, cómo se calcula el volumen de cuotas asignadas en función del nivel de inversión efectivamente realizado.	No aceptada	El proyecto de decreto sí incorporan criterios objetivos para la determinación del volumen de cuotas de importación asignadas, los cuales se encuentran definidos en función del nivel de inversión comprometido y efectivamente ejecutado por los beneficiarios del instrumento. En particular, el artículo 9 del proyecto establece los parámetros para la autorización y asignación de cuotas en el marco del instrumento, así como las condiciones y requisitos asociados a su otorgamiento, garantizando proporcionalidad entre el beneficio arancelario y la materialización de la inversión productiva, adicionalmente, el decreto prevé mecanismos de verificación y seguimiento institucional que permiten validar el cumplimiento de los compromisos adquiridos por los beneficiarios, asegurando transparencia y trazabilidad en la aplicación del régimen. Sin perjuicio de lo anterior, se precisa que, a partir de la reglamentación procedimental que será expedida mediante resolución para la aplicación del beneficio, se establecerá la información relativa a la forma en que la autoridad competente asignará la cuota.
62	12/02/2026		Es necesario que se incluyan criterios verificables (umbrales y rangos de inversión incremental, hitos técnicos, capacidades instaladas, cronogramas) que permitan evaluar proporcionalidad y dar certeza a los inversionistas y a la administración pública.	No aceptada	El proyecto de decreto ya establece criterios verificables para la evaluación de los proyectos y la asignación de beneficios, incluyendo criterio de inversión, compromisos productivos y capacidades instaladas, particularmente en lo previsto en el artículo 9 y disposiciones de elegibilidad y seguimiento. Los aspectos operativos de mayor detalle podrán desarrollarse, de ser necesario, mediante reglamentación complementaria, por lo que no se considera procedente su incorporación adicional en el articulado.
63	12/02/2026		Es necesaria la incorporación de un componente obligatorio de desarrollo de proveedores, con metas y seguimiento, de manera coherente con las finalidades del instrumento sobre fortalecimiento de cadenas de valor y empleo calificado.	No aceptada	El proyecto de decreto ya contempla dentro de sus objetivos y condiciones de elegibilidad el fortalecimiento de encadenamientos productivos y el desarrollo de capacidades industriales, aspectos que comprende el relacionamiento con proveedores y la generación de valor agregado nacional. La incorporación de metas obligatorias específicas de desarrollo de proveedores no se considera necesaria en el articulado, sin perjuicio de que estos elementos puedan ser objeto de seguimiento institucional o de desarrollos complementarios en la fase de implementación del instrumento, desde la práctica técnica en este tipo de beneficios.
64	12/02/2026		Los vehículos híbridos completos (full HEV) juegan un papel clave en la transición energética de la industria automotriz colombiana, representando una oportunidad real de industrialización en el país. En ese sentido, consideramos conveniente y necesaria su inclusión, tanto en el componente de producción como en el de importación por medio de cuotas.	No aceptada	El instrumento se encuentra focalizado en tecnologías de propulsión eléctrica enchufable, específicamente vehículos híbridos enchufables (PHEV) y demás configuraciones con recarga externa, en coherencia con los objetivos de transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones y el desarrollo de infraestructura de carga; en este sentido, los vehículos híbridos completos no enchufables (full HEV) los cuales combinan motor de combustión y eléctrico con batería autorrecargable sin conexión externa no hacen parte del alcance tecnológico definido para el presente régimen, por lo que no se considera procedente su inclusión en los componentes de producción ni de importación por cuotas dentro delpresente proyecto.
65	12/02/2026		El instrumento contiene elementos contraproducentes que hacen indispensable, a fin de que alcance de manera efectiva sus objetivos y maximice el impacto económico y social del sacrificio fiscal asociado, ajustar su diseño de forma que garantice neutralidad, proporcionalidad y coherencia con el ecosistema automotor existente.	No aceptada	El diseño del instrumento incorpora condiciones de elegibilidad, compromisos de inversión, mecanismos de seguimiento y parámetros de asignación de beneficios que aseguran proporcionalidad, coherencia sectorial y adecuada relación entre incentivos y resultados esperados, en este sentido, no se considera necesario ajustar su estructura general, sin perjuicio de los procesos de evaluación y mejora regulatoria que puedan adelantarse en su implementación.
66	12/02/2026		Solicitamos la instalación de una mesa de trabajo con el fin de cooperar en el diseño de un instrumento proporcional y ajustado a las condiciones de la industria automotriz colombiana.	No aceptada	El instrumento ha sido estructurado con base en análisis técnicos sectoriales e información oficial disponible. No obstante, durante la fase de implementación y reglamentación procedimental podrán desarrollarse escenarios de socialización del instrumento, en los que los gremios podrán participar.
67	12/02/2026		Solicitamos que se adopte una definición clara y estandarizada de las nuevas tecnologías, la cual, desde el gremio, también será remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Transporte para su respectivo análisis y articulación interinstitucional.	Aceptada parcialme nte	El comentario se acepta parcialmente, en la medida en que resulta necesario garantizar la coherencia conceptual y regulatoria entre las disposiciones del presente decreto y el marco técnico-administrativo que viene siendo estructurado por el Ministerio de Transporte, particularmente en materia de clasificación tecnológica vehicular. En consecuencia, se ajustarán las definiciones contenidas en el artículo 2, con el fin de alinearlas con las tipologías adoptadas por el Ministerio de Transporte, evitando divergencias interpretativas y facilitando la articulación operativa entre los instrumentos industriales, regulatorios y de homologación vehicular. En tal sentido, las definiciones quedarán así: - Vehículo Eléctrico Híbrido (VEH) fuente móvil terrestre que, para su propulsión o para la alimentación de sistemas de almacenamiento de energía, emplea dos fuentes de potencia acumulada instaladas: un combustible y un dispositivo de almacenamiento de energía eléctrica; y - Vehículo Eléctrico Híbrido Enchufable (PHEV) vehículo eléctrico híbrido que puede recargarse a partir de una fuente externa de energía eléctrica.
			Sobre la definición de Tratamiento Arancelario y Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos PHEV, E-REV o BEV (RTE-E), se considera inconveniente la inclusión del porcentaje del arancel de importación dentro de la definición. Respetuosamente se sugiere que este aspecto sea desarrollado en el artículo destinado específicamente a establecer los beneficios arancelarios aplicables, con el fin de mantener una adecuada técnica normativa. 12. 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		

68	12/02/2026	FENALCO	para la fabricación o ensamble de los vehículos híbridos Eléctricos Enchufables (PHEV), de Vehículos Híbridos 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 y 8703.80.90.00, importados para el proyecto en el marco del instrumento INPIMHEL. 13. Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos PHEV, E-REV o BEV (RTE-E): Es el mecanismo mediante el cual se establece el ensamble de vehículos PHEV, E-REV o BEV, otorgando beneficios en materia de gravámenes arancelarios. Dichos beneficios se aplicarán a los vehículos completos e incompletos clasificados en la partida arancelaria 87.03, que sean importados en estado desarmado por industrias de fabricación o ensamble debidamente autorizadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o por la entidad que este designe, o que cuenten con acto administrativo habilitante emitido por dicha autoridad.	Aceptada	Se acepta el comentario y se realiza ajuste del artículo 2 del proyecto de decreto.
69	12/02/2026		En el CAPÍTULO II, DESDOBLAMIENTO ARANCELARIO Y DISPOSICIONES SOBRE IMPORTACIÓN Y DESENSAMBLE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, con el objetivo de dar mayor claridad en el desdoblamiento arancelario de 98.03, solicitamos ampliar el encabezado indicando que aplica exclusivamente a vehículos de estas tecnologías producidos o ensamblados en Colombia.	No aceptada	En relación con la solicitud de precisión sobre la estructura de desdoblamiento de las subpartidas arancelarias asociadas al código 9803, se precisa que la definición incorporada en el proyecto de decreto fue objeto de análisis y validación en mesas de trabajo técnicas adelantadas con la autoridad aduanera competente. La estructura propuesta responde a los criterios técnicos de clasificación y administración arancelaria definidos por dicha entidad, en ejercicio de sus competencias en materia de nomenclatura y clasificación de mercancías. En este sentido, la secuencia numérica adoptada no obedece a una inversión o inconsistencia, sino a la arquitectura técnica planteada para efectos de control, trazabilidad y operatividad aduanera del régimen. Por lo anterior, no se acoge la modificación sugerida y se mantiene la estructura de subpartidas prevista en el texto del proyecto.
70	12/02/2026		En relación con el artículo 9, referente a los beneficios del Instrumento INPIMHEL, se sugiere delimitar los cupos del contingente aplicables a vehículos similares que cuenten con producción nacional efectiva.	No aceptada	Los cupos de importación previstos en el artículo 9 responden a la finalidad promocional del instrumento, orientada a facilitar la instalación de nuevas capacidades productivas y la materialización de inversiones industriales estratégicas, la delimitación de contingentes en función de la existencia de producción nacional efectiva no hace parte de la lógica de diseño del régimen, el cual busca precisamente incentivar la creación y expansión de dicha producción en el país. En consecuencia, no se considera procedente incorporar restricciones adicionales a la asignación de cupos en los términos sugeridos.
71	12/02/2026		En el artículo 12, sobre Proyectos industriales elegibles, se establece que el proyecto deberá encontrarse en fase de montaje industrial inicial. Esta condición debería revisarse, en la medida en que podría excluir a inversionistas que pretendan desarrollar proyectos nuevos desde etapas tempranas, afectando el objetivo de atracción de inversión.	No aceptada	La exigencia de que el proyecto se encuentre en fase de montaje industrial inicial responde a la necesidad de garantizar un grado mínimo de materialización de la inversión y de viabilidad técnica del proyecto al momento de acceder a los beneficios del instrumento, esta condición busca asegurar la seriedad de las iniciativas, la adecuada focalización de los incentivos y la efectiva instalación de capacidades productivas, sin que ello impida la participación de nuevos inversionistas, quienes podrán acceder al instrumento una vez sus proyectos alcancen el nivel de avance requerido, en consecuencia, no se considera procedente modificar el criterio de elegibilidad previsto en el artículo 12.
72	12/02/2026		En relación con el artículo 14, se observa que el porcentaje de integración nacional previsto resulta reducido, al establecer una meta del 5% en cuatro años. Se sugiere evaluar un incremento progresivo y técnicamente viable de este porcentaje, con el fin de maximizar el impacto en encadenamientos productivos, transferencia tecnológica y generación de empleo.	No aceptada	Los porcentajes de integración nacional previstos fueron definidos con base en criterios de viabilidad productiva, disponibilidad de oferta local especializada y condiciones de maduración de la cadena de suministro para tecnologías de movilidad eléctrica e híbrida Enchufable. El porcentaje establecido en el instrumento corresponde a un mínimo exigible para los beneficiarios del INPIMHEL en su fase inicial de instalación. Una vez los proyectos entren en etapa de operación productiva —esto es, en la segunda fase posterior a la puesta en marcha de la planta— podrán optar voluntariamente por otros instrumentos de fomento automotor, como PROFIA o el Régimen de Transformación y Ensamble de Vehículos Eléctricos (RTE-E), cuyos esquemas responden a lógicas propias. Cabe señalar que instrumentos preexistentes como PROFIA no contemplaban porcentajes mínimos obligatorios de integración nacional, razón por la cual se consideró necesario incorporarlos expresamente en el INPIMHEL, equilibrando la atracción de inversión en fases tempranas con la incorporación progresiva de contenido nacional a medida que los proyectos consolidan su capacidad productiva.
73	12/02/2026		En relación con el artículo 19, referente a la supervisión y auditoría, se sugiere establecer un plan claro y estructurado de auditorías que contemple periodicidad definida, criterios objetivos y mecanismos de seguimiento a hallazgos, con el fin de fortalecer la transparencia y brindar seguridad jurídica.	No aceptada	El proyecto de decreto establece las competencias de supervisión, seguimiento y auditoría del instrumento a nivel general, sin desarrollar metodologías operativas específicas. Los aspectos relacionados con la estructuración de planes de auditoría, periodicidad, criterios técnicos de evaluación y mecanismos de seguimiento a hallazgos corresponden a elementos de carácter procedimental que serán definidos de ser necesario, mediante la respectiva resolución reglamentaria que desarrolle la implementación de cada uno de los programas. En este sentido, no se considera procedente incorporar dicho nivel de detalle en el articulado del decreto.
74	12/02/2026		En el artículo 21, referente a la revocatoria de beneficios, se recomienda precisar expresamente el tratamiento de las cuotas previamente asignadas y el alcance de la obligación de pago de tributos dejados de cancelar, especificando si aplica a vehículos, componentes o ambos.	No aceptada	El artículo 21 establece de manera general las consecuencias jurídicas asociadas a la revocatoria de beneficios dentro del instrumento. Adicionalmente se precisa que desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se carece de competencia para establecer sanciones tributarias, por lo que no es viables incorporar el cambio sugerido al respecto y con relación a la cuotas de asignación previa, por técnica presupuestal no es viable realizar ejecuciones por fuera del término de asignación.
75	12/02/2026		Del Artículo 22, se observa que dentro del cálculo del valor VPRO se incluye la mano de obra. Se sugiere revisar esta inclusión o establecer parámetros técnicos estandarizados y verificables para su determinación.	No aceptada	La inclusión de la mano de obra dentro del cálculo del valor VPRO responde a la metodología de valoración productiva definida en el instrumento, los parámetros técnicos para su determinación, estandarización, verificación y control corresponden a aspectos de carácter operativo y metodológico que serán desarrollados, de ser necesario, en la resolución reglamentaria que establezca los lineamientos de aplicación del régimen, en consecuencia, no se considera procedente ajustar el articulado del decreto en los términos sugeridos.
76	12/02/2026		En relación con el artículo 26, se sugiere desarrollar de manera detallada el régimen sancionatorio aplicable, especificando el tipo de sanciones, criterios de proporcionalidad y procedimiento, garantizando el debido proceso.	No aceptada	El artículo 26 establece la consecuencia por el incumplimiento de lo dispuesto en el proyecto de decreto, lo cual no constituye un régimen sancionatorio, en concordancia con las competencias legales de la autoridad administrativa. Adicionalmente, debe precisarse que, conforme al principio de legalidad del artículo 29 de la Constitución Política y en virtud de la prohibición expresa contenida en el artículo 2.1.2.1.5 del Decreto 1081 de 2015, a través de decretos o resoluciones, no es posible crear potestades sancionatorias autónomas sin habilitación legal expresa.
77	12/02/2026		Para el artículo 33, solicitamos especificar que el incumplimiento dará lugar al pago de los impuestos correspondientes a los productos o vehículos importados bajo el amparo del programa.	No aceptada	Las consecuencias tributarias derivadas del incumplimiento de las condiciones del instrumento se encuentran ya previstas en el marco normativo aduanero y tributario vigente, así como en las disposiciones generales del decreto relativas a pérdida de beneficios y obligaciones a cargo de los beneficiarios, el detalle sobre la determinación, liquidación y exigibilidad de los tributos correspondientes a bienes o vehículos importados bajo el amparo del programa constituye un aspecto de carácter operativo y procedimental claramente definido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN; en consecuencia, no se considera procedente incorporar la precisión solicitada en el articulado del decreto.

78	12/02/2026	Carlos Gómez	La transición hacia la movilidad eléctrica no solo constituye una respuesta necesaria frente al cambio climático, sino también una oportunidad estratégica para consolidar modelos productivos basados en la eficiencia de recursos, la reutilización de materiales y la reducción de residuos. El fortalecimiento de la industria de vehículos eléctricos debe ir acompañado de una visión integral que promueva cadenas de valor circulares, incluyendo la gestión responsable de componentes, baterías y materiales estratégicos. Un marco regulatorio claro y competitivo permitirá no solo atraer inversión y generar empleo especializado, sino también incentivar prácticas industriales alineadas con la recuperación, el reaprovechamiento y la innovación tecnológica. Esto resulta fundamental para que Colombia se posicione como un actor relevante en las nuevas dinámicas globales de producción limpia y transición energética. El proyecto refleja una política pública moderna al integrar comercio exterior, sostenibilidad e industria bajo un enfoque que reconoce la importancia de avanzar hacia esquemas productivos más resilientes y ambientalmente responsables.	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, expresando que con esta se pretende impartir medidas que brinden condiciones favorables a la producción nacional, particularmente en lo relativo a la reindustrialización del país, el impulso de encadenamientos productivos, y la profundización en el uso de energías limpias.
79	13/02/2026		Como se detalla en esta comunicación, a pesar de que el Decreto persigue una finalidad loable, la potestad reglamentaria del Gobierno nacional en materia arancelaria está circunscrita al cumplimiento de una serie de principios y objetivos que limitan su actuación. En este contexto, el sentido del proyecto de Decreto podría ser contrario a la competencia del Ministerio consagrada en la Ley 7 de 1991 y 1609 de 2013, lo que expondría el Decreto a una eventual nulidad	No aceptada	El proyecto de decreto se enmarca dentro de la potestad reglamentaria del Gobierno nacional en materia arancelaria, ejercida conforme a las competencias previstas en la normativa vigente y en articulación con las instancias técnicas y de política comercial correspondientes, el instrumento propuesto responde a objetivos de política pública orientados a la promoción de la inversión industrial, la transición tecnológica del sector automotor y el fortalecimiento de capacidades productivas nacionales, en concordancia con los principios que rigen la regulación arancelaria y de comercio exterior. En ese sentido, no se evidencia extralimitación competencial ni contradicción con el marco legal aplicable, por lo que se mantiene la estructura y alcance del proyecto en los términos planteados.
80	13/02/2026		Como se explicará, aunque dichos fines admiten modificaciones arancelarias para el fomento de la industria nacional, estos deben ser tendientes a promover la eficiencia y competitividad internacional de la industria nacional y/o satisfacer las necesidades de los consumidores, así como cumplir con los mandatos de la potestad regulatoria del Ejecutivo, objetivos que no se cumplen con el Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E), y el Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL).	No aceptada	Frente al comentario se aclara que, tanto el Régimen de Transformación y Ensamble para Vehículos Eléctricos (RTE-E) como el Instrumento para Nuevos Proyectos Industriales de Movilidad Híbrida Enchufable y Eléctrica (INPIMHEL) se estructuran como mecanismos de política industrial y comercial orientados precisamente a: • Promover la instalación de nuevas capacidades productivas de alto contenido tecnológico. • Reducir barreras de entrada para la manufactura avanzada en electromovilidad. • Fortalecer encadenamientos productivos y transferencia tecnológica. • Mejorar la competitividad internacional mediante producción local con potencial exportador. • Ampliar la oferta de tecnologías de cero y bajas emisiones para los consumidores. En este sentido, los ajustes arancelarios previstos constituyen instrumentos legítimos de intervención económica para facilitar procesos de transición productiva e industrial, en línea con los objetivos de eficiencia, competitividad y modernización tecnológica habilitados por el marco legal vigente. Por lo anterior, se mantiene el alcance del proyecto en los términos propuestos.
81	13/02/2026		La Ley 7º de 1991 autorizó la creación de sistemas especiales para fomentar exportaciones, mientras que la Ley 1609 de 2013 habilita modificar aranceles para fomentar producción nacional y competitividad. No obstante, ninguna de ellas habilita al Gobierno nacional para la creación de regímenes especiales sectoriales con el alcance y la escala que establece el presente proyecto de Decreto, como tampoco autorizan el otorgamiento de beneficios particulares en la realización de trámites, inspecciones, otorgamiento de licencias y permisos preferenciales y demás formular de acceso privilegiado que ofrece el Decreto a unos beneficiarios sobre servicios del Estado y obligaciones de los productores que son, esencialmente, igualitarias en los términos de los artículos 13 y 209 de la Constitución Política, que consagra igualdad tanto entre los ciudadanos, como en el tratamiento que les debe ofrecer el Estado en desarrollo de la función administrativa.	No aceptada	El proyecto de decreto se expide en ejercicio de la potestad reglamentaria y de intervención económica del Gobierno nacional, en desarrollo de las competencias previstas en la Ley 7ª de 1991 y la Ley 1609 de 2013, normas que habilitan la adopción de instrumentos orientados a promover la producción nacional, la competitividad industrial y la inserción del país en cadenas globales de valor. El régimen propuesto no configura beneficios particulares ni privilegios administrativos contrarios al principio de igualdad, sino incentivos de política pública de carácter objetivo, general y reglado, condicionados al cumplimiento de requisitos verificables de inversión, producción, integración nacional y desarrollo tecnológico, en este sentido, se trata de instrumentos de fomento industrial similares a los existentes en otros sectores estratégicos, cuya finalidad es corregir fallas de mercado, atraer inversión productiva y acelerar procesos de transición tecnológica, sin desconocer los principios de igualdad y función administrativa previstos en los artículos 13 y 209 de la Constitución Política. Por lo anterior, no se evidencia extralimitación competencial ni vulneración de los principios constitucionales señalados, razón por la cual se mantiene el alcance del proyecto en los términos propuesto.
82	13/02/2026		En contraste, cuando se ha querido otorgar beneficios tributarios, arancelarios y de acceso particulares por inversiones, como se pretende hacer en este proyecto, se ha hecho a través de leyes específicas presentadas ante el Congreso de la República. A modo de ejemplo, el artículo 13 de la Ley 1715 de 2014, citada en los considerandos del proyecto, es una muestra de cómo los beneficios arancelarios sectoriales tienen reserva de ley.	No aceptada	La potestad del Gobierno nacional para modificar gravámenes arancelarios y establecer tratamientos diferenciales se encuentra expresamente habilitada por el marco legal vigente, particularmente en desarrollo de las facultades de política comercial y arancelaria orientadas al fomento de la producción nacional, la competitividad y la modernización industrial. En este sentido, los instrumentos previstos —RTE-E e INPIMHEL— se configuran como mecanismos de política pública sectorial que operan mediante ajustes arancelarios dentro del ámbito de competencia reglamentaria del Ejecutivo, sin constituir beneficios tributarios en sentido estricto ni crear exenciones de naturaleza legal. Si bien existen antecedentes de incentivos sectoriales adoptados por vía legislativa, ello no excluye ni limita el ejercicio de la potestad arancelaria administrativa cuando esta se orienta a fines de política comercial e industrial. Por lo anterior, se mantiene el alcance del proyecto en los términos propuestos.

83	13/02/2026	Juan Manuel Santos Arango	Así, no podría el Gobierno apoyarse en la habilitación genérica de la ley marco aduanera y una interpretación liberal de una serie de leyes sobre movilidad sostenible (destinadas a beneficiar a los consumidores, no a los productores) para instituir un complejo sistema reglamentario contemplando beneficios arancelarios dirigidos, beneficios particulares de acceso al Estado, requisitos de ingreso al programa y requisitos mínimos de cumplimiento.	No aceptada	El proyecto no se fundamenta en una habilitación genérica ni en interpretaciones extensivas de normas sobre movilidad sostenible orientadas al consumidor, sino en el ejercicio de facultades expresas de política comercial, industrial y arancelaria conferidas al Gobierno nacional por el marco legal vigente. Los beneficios previstos se circunscriben al ámbito arancelario y de facilitación para la instalación de capacidades productivas, como instrumentos de promoción industrial, sin constituir prerrogativas particulares de acceso al Estado ni tratamientos contrarios a los principios de igualdad administrativa. En este sentido, los requisitos de elegibilidad, compromisos de inversión y condiciones de permanencia responden a criterios objetivos de política pública orientados a la atracción de inversión productiva, la transferencia tecnológica y el fortalecimiento de la industria nacional, dentro del ámbito de competencia reglamentaria del Ejecutivo. Por lo anterior, se mantiene el diseño institucional del instrumento en los términos propuestos.
84	13/02/2026		En efecto, aunque el proyecto invoca la Ley 1964 de 2019 y la Ley 2486 de 2025 dentro de sus considerandos como soporte para la reglamentación, lo cierto es que aunque ambas señalan el compromiso del Estado con la movilidad sostenible y su promoción (se reitera, particularmente frente a los consumidores), nada en su contenido permite inferir o insinuar el establecimiento de beneficios particulares para los productores de tales bienes. En idéntico sentido, aunque destaca el artículo 13 de la Ley 1715 de 2014, el inciso 2º de la misma es claro en señalar que su aplicación se circunscribe a proyectos de generación fuentes no convencionales de energía - FNCE y a acciones o medidas de gestión eficiente de la energía en el marco del FRGURE, no a una aplicación general como se le pretende dar.	No aceptada	Si bien las Leyes 1964 de 2019 y 2486 de 2025 promueven la movilidad sostenible con énfasis en la demanda, su alcance no se limita exclusivamente al consumidor final, sino que incorpora mandatos de política pública orientados a la transformación productiva, la descarbonización del transporte y el desarrollo de capacidades industriales asociadas a tecnologías limpias, en igual sentido, la referencia al artículo 13 de la Ley 1715 de 2014 se incorpora como antecedente normativo ilustrativo de instrumentos de promoción sectorial vinculados a la transición energética, sin que ello implique una extensión indebida de su ámbito material de aplicación. El proyecto se sustenta, por tanto, en el ejercicio concurrente de facultades de política industrial, comercial y arancelaria del Gobierno Nacional para promover nuevas inversiones productivas estratégicas, sin desbordar la habilitación legal vigente ni configurar beneficios tributarios con reserva de ley. En consecuencia, se mantiene la fundamentación jurídica del proyecto en los términos previstos.
85	13/02/2026		Por el contrario, el diseño del RTE-E y el INPIMHEL, es directamente contrario al mandato establecido en el artículo 1º de la Ley 962 de 2005 que señala expresamente: “Para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones, únicamente podrán exigirse las autorizaciones, requisitos o permisos que estén previstos taxativamente en la ley o se encuentren autorizados expresamente por esta. En tales casos las autoridades públicas no podrán exigir certificaciones, conceptos o constancias. Las autoridades públicas no podrán establecer trámites, requisitos o permisos para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones, salvo que se encuentren expresamente autorizados por la ley; ni tampoco podrán solicitar la presentación de documentos de competencia de otras autoridades.” De este modo, supeditar un programa que incluya beneficios arancelarios definidos por sujeto, con criterios de condicionalidad y selectividad atados a trámites no autorizados por la Ley, como por ejemplo la suscripción de un No con el Gobierno nacional, excede la competencia de lo que puede fijar a través de su potestad reglamentaria.	No aceptada	El diseño del RTE-E y del INPIMHEL no configura la creación de trámites o requisitos autónomos carentes de habilitación legal, sino la estructuración de condiciones de acceso a instrumentos de fomento productivo y de política industrial, en el marco de las competencias regulatorias del Gobierno Nacional en materia de comercio exterior, desarrollo productivo y promoción de inversión, en este sentido, los requisitos previstos —incluyendo la suscripción de instrumentos de entendimiento como memorandos de intención (No)— no constituyen trámites obligatorios para el ejercicio de actividades económicas, sino mecanismos de articulación, planificación y verificación propios de programas de incentivo estatal, orientados a garantizar la materialización efectiva de las inversiones, el cumplimiento de compromisos productivos y la adecuada administración de los beneficios otorgados. Por tanto, no se configura vulneración del artículo 1º de la Ley 962 de 2005, en la medida en que no se imponen permisos para el desarrollo de la actividad industrial per se, sino condiciones de elegibilidad para acceder voluntariamente a un régimen especial de promoción. En consecuencia, se mantiene el diseño institucional del instrumento en los términos previstos en el proyecto de decreto.
 NUBIA LOPEZ MORALES Subdirectora de Prácticas Comerciales Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y Comercio Exterior					Página 1 de 1
Proceso:GJ Gestión Jurídica					