

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

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	Mauricio Andrés Salcedo Maldonado
Nombre del proyecto de regulación	"Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen contingentes arancelarios para la importación de automotores clasificados en las partidas y subpartidas arancelarias 870121, 870122, 870123, 810124, 870129, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706"
Objetivo del proyecto de regulación	El proyecto de decreto busca fortalecer la industria automotriz nacional, que es clave en el proceso de reindustrialización, promover la inversión, fortalecer los encadenamientos productivos motivo por el cual define la creación de un nuevo contingente automotor, destinado a las empresas que hacen parte del Programa de Fomento para la Industria Automotriz – PROFIA y/o el Régimen de Transformación o Ensamble, sujeto al cumplimiento de requisitos de producción e inversión. Este proyecto tiene como antecedentes el decreto 1880 de 2021 prorrogado por el decreto 1514 de 2022 que estableció el instrumento IAMAS por primera vez sujeto únicamente a condiciones de producción.
Fecha de publicación del informe	08 de junio de 2023

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:	15 días calendario
Fecha de inicio	27 de abril de 2023
Fecha de finalización	11 de mayo de 2023
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2023/26-04-2023-pd-contingente-arancelario-iamas.aspx
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Página del oficial del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (normatividad- proyectos de normatividad- proyectos de Decreto 2023).
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	Correo electrónico: crojas@mincit.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes	5		
Número total de comentarios recibidos	40		
Número de comentarios aceptados	9	%	22,5%
Número de comentarios aceptados parcialmente	7	%	17,5%
Número de comentarios no aceptadas	24	%	60,0%
Número total de artículos del proyecto	16		
Número total de artículos del proyecto con comentarios	9	%	56,3%
Número total de artículos del proyecto modificados	10	%	62,5%

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
-----	--------------------	-----------	----------------------	--------	-----------------------------

1	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">CONSIDERANDO</p> <p>Debe ajustarse el nombre del régimen a "Transformación y/o Ensamble".</p>	Se acoge el comentario	Se modifica la expresión "Transformación o Ensamble" por "Transformación y/o Ensamble"
2	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">CONSIDERANDO</p> <p>Se sugiere eliminar el siguiente párrafo: "Para el año 2023, el contingente fue utilizado en su 100%, permitiendo la importación de 6.897 vehículos por un valor FOB de \$ 560.462.594.785 pesos m/cte". En el comentario se establece que no hay lugar a esta consideración, ya que el contingente asignado para 2023 no ha sido utilizado en su totalidad hasta el momento y, adicionalmente, genera confusiones en cuanto a la vigencia de ambas normas, tanto del decreto actual como del que se encuentra en fase de revisión.</p>	Se acoge el comentario parcialmente	Se modifica el texto en el siguiente sentido: "Para el año 2023, el contingente fue asignado en un 100%, autorizando la importación de 6.897 vehículos por un valor FOB de \$560.462.594.785 pesos m/cte."
3	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">CONSIDERANDO</p> <p>Se recomienda ajustar la redacción, para que sea congruente con la propuesta del artículo 5. Que además el IAMAS establece que con el otorgamiento del contingente cada año se deberá importar un porcentaje mayor de vehículos eléctricos, teniendo como tope el año 4 con el 30% de los vehículos a importar.</p>	Se acoge el comentario parcialmente	Se modifica el texto en el siguiente sentido: "Que además el IAMAS establece que con el otorgamiento del contingente cada año se deberá importar un porcentaje mayor de vehículos eléctricos, teniendo como tope al año cuarto, un mínimo de 30% de los vehículos a importar"
4	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Artículo 1. 8. e.</p> <p>"e. Realizar actividades cuantificables como la transferencia de tecnología a través del desarrollo de proveedores, labores de desarrollo tecnológico para la adaptación de productos, y la transferencia de información al recurso humano."</p>	Se acoge el comentario.	Se modifica el texto en el siguiente sentido: "e. Realizar actividades cuantificables como la transferencia de tecnología a través del desarrollo de proveedores, labores de desarrollo tecnológico para la adaptación de productos, y la transferencia de información al recurso humano. (...)"

5	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 1. 8. e. Se sugiere la eliminación del siguiente párrafo: "Del total de la inversión, mínimo el 70% debe corresponder a los literales a), b) y c)."</p>	No se acoge el comentario.	El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo quiere dar mayor relevancia a las inversiones que sean en capital fácilmente cuantificables. El IAMAS constituye un incentivo a la inversión encaminada a la producción de vehículos en Colombia.
6	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 1. 8. e. Se sugiere incluir los siguientes párrafos: "Se entenderán comprendidos como parte de la inversión, aquellos activos que se encuentran en instalaciones de los proveedores, y que son amortizados vía precio de las piezas. También se entenderán incluidos los costos de puesta en marcha, es decir, aquellos que se asuman antes de realizar la inversión y sin los cuales no pueda efectuarse la misma."</p>	No se acoge el comentario.	El propósito del decreto es otorgar el beneficio a partir de la fecha de la inversión efectivamente realizada.
7	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Adición del Artículo 1. Se sugiere la adición del siguiente numeral: "9. Nuevo inversionista. Es el que realiza por primera vez una inversión nacional destinada a la fabricación de vehículos automotores en el país, creando un vínculo duradero con fines económicos y cumpliendo con los requisitos de monto, generación de empleo y desarrollo tecnológico estipulados por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo."</p>	No se acoge el comentario	No consideramos necesaria la adición de esta nueva definición por cuanto el nuevo contingente IAMAS se otorgará a aquellas empresas que cumplan con los requisitos de inversión y/o producción, en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con lo señalado en el art. 5.
8	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 1.9. Se sugiere la eliminación de la información subrayada y la adición del último párrafo: "Certificado de inversión. Es el documento emitido por la empresa solicitante, <u>acompañado con la información de soporte que incluye los estados financieros</u> y que relaciona los tipos de inversión del numeral 8 del presente artículo, así como su respectivo monto, el cual deberá ser presentado para el otorgamiento del contingente IAMAS. Dicha inversión será ratificada posteriormente vía estados financieros los cuales deberán ser entregados el mes de abril de cada año al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo."</p>	Se acoge el comentario parcialmente	Se modifica el articulado en el sentido de establecer que, en el procedimiento de asignación del contingente, que se otorgará de enero a diciembre de cada año, las empresas solicitantes deberán presentar sus estados financieros a más tardar el 30 de abril del año correspondiente. Con base en lo anterior, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá verificar la consistencia de dicha información con la presentada para la asignación y si es el caso reajustar a la baja y dar traslado a la DIAN para lo de su competencia. Al respecto ver el art. 8 de la nueva versión del decreto.
9	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 1.11. Se sugiere eliminar la siguiente definición: "11. Reducción del valor de la inversión. Es la pérdida de valor que experimenta un activo por el desgaste natural a lo largo de su vida útil."</p>	Se acoge comentario	Esta definición ya no resulta ser necesaria teniendo en cuenta que la nueva versión del decreto no incluye el tema de reducción de valor de la inversión.

10	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Artículo 1.12. Se sugiere la adición de lo siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"12. Requisitos mínimos de seguridad vial requeridos del producto a importar. Para vehículos de categoría M y N, según aplique:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cumplimiento de reglamento de control electrónico de estabilidad rol (Reglamento ONU-R13H Suplemento de 17, Serie 00) o (Reglamento ONU-R140 Suplemento 02, Serie 00), (FMVSS 135 EE. UU Y FMVSS 126 EE. UU en su última edición emitida por la NHTSA de para el año de fabricación del vehículo). 2. Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión frontal (Reglamento ONU-R94 Suplemento 06, Serie 02), (Estándar FMVSS 208 de EE. UU en última de edición emitida por la NHTSA para el año de fabricación del vehículo. 3. Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión lateral (Reglamento ONU-R95 Suplemento 04, Serie 03), (Estándar FMVSS 214 de EE. UU en última de edición emitida por la NHTSA para el año de fabricación del vehículo). 4. Cumplimiento de reglamentos de protección del ocupante al impacto trasero o posterior (Reglamento ONU- R32 Suplemento 01, Serie 00). No existe FMVSS equivalente. 5. Cumplimiento de reglamento sobre dispositivos antiempotramiento (Reglamento ONU-R58 Serie 03) No existe FMVSS equivalente y (Reglamento ONU-R93 Serie 00), (Estándares FMVSS 223 y 224 de EE. UU en su última edición emitida por la NHTSA para el año de fabricación del vehículo). <p>La exigencia de los Reglamentos ONU o estándares FMVSS deberá ser requerida de acuerdo con el ámbito de aplicación, provisiones específicas y excepciones que establezca cada uno de éstos, considerando la clasificación (M o N)."</p>	No se acoge el comentario.	Los requisitos y reglamentos descritos en este artículo fueron determinados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Estos requisitos determinados por la ANSV superan los requisitos exigidos a los vehículos a nivel nacional.
			<p style="text-align: center;">Artículo 1.12. Se sugiere la adición de lo siguiente:</p> <p style="text-align: center;">"Para vehículos de categoría M y N, según aplique:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Cumplimiento del reglamento de desempeño de frenado y control electrónico de estabilidad 		

11	12/05/2023	RODRIGO ANJEL M (ANDEMOS)	<p>b. Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión frontal.</p> <p>c. Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión lateral.</p> <p>d. Cumplimiento de reglamentos de protección del ocupante al impacto trasero o posterior.</p> <p>e. Cumplimiento de reglamento sobre dispositivos antiempotramiento.</p> <p>f. Cumplimiento del reglamento de cinturones y anclajes de sillas de niños (isofix)</p> <p>g. Cumplimiento del reglamento de cinturones de seguridad e instalación que incluya sistema de alarma de olvido de cinturón SBR en todas las plazas.</p> <p>h. Cumplimiento del reglamento de Anclaje Isofix</p> <p>i. Cumplimiento del reglamento de Acrilamiento y montaje</p> <p>j. Cumplimiento del reglamento de Neumáticos para vehículos de motor livianos</p> <p>k. Cumplimiento del reglamento de Neumático de repuesto / sistema de control de presión de neumáticos</p> <p>l. Cumplimiento del reglamento de Desempeño de llantas: Ruido, adherencia superficie mojada, resistencia rodadura</p> <p>m. Cumplimiento del reglamento de Instalación de llantas</p> <p>n. Cumplimiento del reglamento de TPMS Sistema de monitoreo de presión de llantas para automóviles</p> <p>o. Cumplimiento de reglamento de emisiones contaminantes para vehículos a gasolina con norma Euro V o superior"</p>	No se acoge el comentario.	<p>Los reglamentos descritos en este artículo fueron determinados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Frente a los requisitos ambientales la importación de estos vehículos a través del contingente no los exime del cumplimiento de los requisitos ambientales exigidos por la ley para cualquier vehículo que ingrese al país.</p>
12	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 1.14.</p> <p>Es importante que, si en las consideraciones del decreto se expresa el tope fiscal aprobado por el CONFIS, quede también es este numeral. El límite máximo establecido por el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) para el diferimiento arancelario aplicado al contingente IAMAS, para cada vigencia se entenderá por los 4 años del decreto, similar a como se estableció en el Decreto 1880 de 2021.</p>	No se acoge el comentario	Este numeral pertenece a la sección de definiciones del decreto, en ese sentido consideramos que en este apartado solamente debe incluirse la definición respectiva. El valor del CONFIS establecido para cada año tendrá un artículo específico.
13	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Numeral 1 del párrafo 1 del artículo 3.</p> <p>Se sugiere la siguiente modificación subrayada:</p> <p>"1. Los vehículos automotores que correspondan al mismo modelo y línea de los producidos en el territorio nacional por parte de <u>cada empresa</u> autorizada bajo los programas de transformación y ensamble o PROFIA o los que los modifiquen."</p>	Se acoge el comentario	Se modifica el texto en el siguiente sentido: "1. Los vehículos automotores que correspondan al mismo modelo y línea de los producidos en el territorio nacional por parte de cada empresa autorizada bajo los programas de transformación y ensamble o PROFIA o los que los modifiquen."
14	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Numeral 2 del párrafo 1 del artículo 3.</p> <p>Se sugiere la siguiente modificación subrayada:</p> <p>"2. Los vehículos automotores producidos por empresas que no hagan parte del <u>grupo empresarial</u> a la que pertenece la empresa que solicita el beneficio."</p>	Se acoge el comentario parcialmente	Se modifica el texto en el siguiente sentido "2. Los vehículos automotores producidos por empresas que no hagan parte del grupo empresarial a la que pertenece la empresa que solicita el beneficio."

15	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Parágrafo 2 del Artículo 3.</p> <p>Se sugiere que se establezca si se evaluarán requisitos mínimos ambientales, además, que se permita la validez de los registros de importación que estén aprobados a la entrada en vigor del nuevo decreto.</p>	No se acoge el comentario	La importación de estos vehículos a través del contingente no los exime del cumplimiento de los requisitos ambientales exigidos por la ley para cualquier vehículo que ingrese al país.
16	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 4.1.</p> <p>Se sugiere la siguiente modificación subrayada:</p> <p>"1. Informe del <u>laboratorio</u> que certifique el cumplimiento total de los requisitos evaluados. El mencionado informe debe aportarse membretado y firmado por el representante <u>del laboratorio</u> que efectúe el <u>ensayo</u>. El informe debe contar con la conclusión de cumplimiento total del requisito evaluado;"</p>	No se acoge el comentario	La verificación de los requisitos de seguridad vial fue definida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), conforme a los estándares nacionales e internacionales idóneos para ello, según se señala en la nueva versión del decreto (art. 4).
17	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Inciso final del artículo 4.</p> <p>Se sugiere la siguiente modificación subrayada:</p> <p>"En aquellos casos en que la documentación referida se encuentre en idiomas diferentes al español <u>o inglés</u>, esta deberá acompañarse de traducción oficial al español debidamente legalizada o apostillada, según corresponda"</p>	No se acoge el comentario	El idioma oficial de la República de Colombia es el idioma español, en ese sentido se requerirá la traducción de los documentos que se encuentren en idiomas diferentes a éste. Salvo lo señalado en el art. 4 de la nueva versión del decreto.
			<p>Artículo 4.</p> <p>Con base en la modificación planteada para el artículo 1.12. se sugiere la siguiente modificación al artículo:</p> <p>"Verificación requisitos de seguridad vial y de emisiones contaminantes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco de sus competencias, revisará los requisitos desde el literal a. hasta el literal n. establecidos en el numeral 12 del artículo 1 del presente Decreto y emitirá el pronunciamiento respectivo. De igual forma, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en el marco de sus competencias evaluará y emitirá el Certificado de Emisiones</p>		

18	12/05/2023	RODRIGO ANJEL M (ANDEMOS)	<p>... por Prueba Dinámica y Visto Bueno por Protocolo de Montreal (CEPD) con el cumplimiento de los niveles de emisiones establecidos en el literal o. del numeral 12 del artículo 1 del presente Decreto. Ambos requisitos constituyen una condición necesaria para la utilización del diferimiento arancelario y deberán expedirse como condición para la nacionalización de los vehículos. Todo lo anterior de conformidad con el artículo 171 del Decreto 019 de 2012, modificado por el artículo 139 del Decreto 2106 de 2019.</p> <p>La documentación que se analizará para obtener la no objeción de la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) sobre los requisitos desde el literal a. hasta el literal n. establecidos en el numeral 12 del artículo 1 del presente Decreto incluirá lo siguiente:</p> <p>Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, en sus siglas en inglés) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para cada Reglamento ONU.</p> <p>Cuando el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, deberá aportarse adicionalmente el certificado de conformidad de la producción (COP, por sus siglas en inglés) expedido por la misma la Autoridad de Homologación con fecha de emisión no mayor a tres (3) años.</p> <p>Por su parte, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales exigirá para la emisión del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica y Visto Bueno por el Protocolo de Montreal, para el cumplimiento del literal o. del numeral 12 del artículo 1 del presente Decreto, los documentos y certificaciones que se mencionan en la Resolución 0762 de 2022 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible."</p>	No se acoge el comentario	La importación de estos vehículos a través del contingente no los exime del cumplimiento de los requisitos ambientales exigidos por la ley para cualquier vehículo que ingrese al país, así como la verificación que deba ser asumida por la autoridad ambiental.
19	04/05/2023	GERMAN VILLALOBOS (ACOLFA)	<p>Artículo 5.1.b.</p> <p>El literal b. de su numeral 1. dispone un porcentaje del valor de la producción nacional, sin decir cuál es el año de referencia. Opinamos que debe establecerse.</p>	Se acoge el comentario	Se modifica el artículo en el siguiente sentido: "Artículo 5. Características del contingente arancelario IAMAS. El 30% del contingente, correspondiente al criterio de producción, se otorgará hasta por un monto equivalente al diez por ciento (10%) de las unidades producidas en el territorio nacional por cada una de las empresas autorizadas, <u>en el año inmediatamente anterior</u> , sin superar en ningún caso el quince por ciento (15%) del valor de la producción de vehículos de las empresas autorizadas frente al valor FOB de los vehículos a importar por cada una de estas. (...)"
20	04/05/2023	GERMAN VILLALOBOS (ACOLFA)	<p>Artículo 5.1.</p> <p>Frente al artículo 5, el numeral 1 dispone que se calculará un promedio entre las cifras de sus literales a. y b.</p> <p>Dado que el resultado de la aplicación del literal a. ha de ser en términos de unidades y el resultados de la aplicación del literal b. es en valores, opinamos que debe establecerse cómo llevar una de las dos magnitudes a los términos de la otra, de manera que se haga un promedio en términos de unidades o, alternativamente, un promedio en términos de valores.</p>	No se acoge el comentario	Las distribución del porcentaje de producción del contingente se determinará por el porcentaje de participación de la empresa respecto de la totalidad de las "unidades producidas" y el "valor FOB" de los vehículos producidos y vendidos en el país. Es decir, lo que determinará el valor otorgado por contingente para cada empresa será el promedio de las participaciones correspondientes a las dos variables mencionadas con anterioridad.

21	04/05/2023	GERMAN VILLALOBOS (ACOLFA)	<p>Artículo 5. El artículo 5 dispone la condición de que para asignar el contingente se requerirá que la producción del solicitante sea superior a la del año inmediatamente anterior.</p> <p>Como las solicitudes de asignación de contingentes para un año determinado deben presentarse a principios del mismo, en la fecha de presentación no es posible conocer la producción acumulada a finales del mismo año, razón por la cual opinamos que la forma de calificar si hubo, o no, incremento de la producción es hacerlo contrastando la producción ya conocida del año anterior con la de su propio año inmediatamente anterior.</p>	No se acoge el comentario	Se decide eliminar dicho requisito (aumento de la producción) como parte de la asignación del contingente.
22	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 5.1. Se sugiere la modificación del artículo en el siguiente sentido:</p> <p>"Artículo 5. Características del contingente arancelario IAMAS. El contingente se otorgará teniendo en cuenta lo siguiente:</p> <p>1. <u>El primer 50% del contingente correspondiente al</u> criterio de producción, será asignado de la siguiente manera: (...)"</p>	No se acoge el comentario	El decreto pretende darle un mayor beneficio a las empresas que inviertan en Colombia, motivo por el cual debe identificarse cuál es el impacto de la producción y la inversión que realiza cada empresa.
23	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 5.1. Se sugiere la eliminación de la siguiente sección del artículo:</p> <p>El porcentaje correspondiente al contingente producción para cada año, será el resultado del promedio de las cifras correspondientes a los literales a y b del presente numeral."</p>	No se acoge el comentario	Las distribución del porcentaje de producción del contingente se determinará por el porcentaje de participación de la empresa respecto de la totalidad de las "unidades producidas" y el "valor FOB" de los vehículos producidos y vendidos en el país. Es decir, lo que determinará el valor otorgado por contingente para cada empresa será el promedio de las participaciones correspondientes a las dos variables mencionadas con anterioridad.
24	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 5.1. Se sugiere la eliminación de la siguiente sección del artículo:</p> <p>"Para efectos de la asignación del contingente se requerirá que la producción de empresa solicitante sea superior a la del año inmediatamente anterior."</p>	Se acoge el comentario	Se decide eliminar dicho requisito como parte de la asignación del contingente.
25	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Artículo 5.2. Se sugiere la modificación del artículo en el siguiente sentido:</p> <p>"2. Criterio de inversión: La autoridad autorizará una cantidad mayor de cuotas a la establecida en el numeral anterior, a las empresas que cumplan con las inversiones establecidas con el art. 1 No 8. Por cada millón de dólares (1 MUSD) invertido, se asignarán cincuenta cuotas adicionales (50) cuotas adicionales, hasta el 10% del valor de las inversiones realizadas."</p>	No se acoge el comentario	La propuesta planteada en el decreto pretende dar una mayor importancia al criterio de inversión (70%), motivo por el cual no es posible acoger la propuesta.

26	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Artículo 5.3.</p> <p style="text-align: center;">Se sugiere la modificación del artículo en el siguiente sentido:</p> <p>"3. En el evento en que se trate de una inversión realizada por un inversionista nuevo <u>nuevo inversionista</u>, destinado a la construcción de una planta de producción, no se tendrá en cuenta el criterio de producción nacional del año inmediatamente anterior para el otorgamiento del contingente IAMAS, es decir, solo se tendrá en cuenta la inversión para la asignación del contingente."</p>	No se acoge el comentario	No consideramos necesaria la modificación del inciso, ya que en el articulado del nuevo decreto habrá claridad en que este se otorgará a aquellas empresas que cumplan con los requisitos de inversión y/o producción.																		
27	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Parágrafo 1 del artículo 5.</p> <p style="text-align: center;">Se sugiere la eliminación del parágrafo 1 que establece:</p> <p>"Parágrafo 1. En todo caso, dentro del contingente IAMAS la empresa autorizada deberá importar un minino de vehículos eléctricos de conformidad con los siguientes porcentajes:</p> <table border="1" data-bbox="927 735 1263 857"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje mínimo de importación de vehículos eléctricos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Porcentaje mínimo de importación de vehículos eléctricos	1	5%	2	10%	3	20%	4	30%	Se acoge el comentario	Ya no se requerirá la importación de un porcentaje mínimo de vehículos eléctricos por el contingente IAMAS.								
Año	Porcentaje mínimo de importación de vehículos eléctricos																						
1	5%																						
2	10%																						
3	20%																						
4	30%																						
28	04/05/2023	GERMAN VILLALOBOS (ACOLFA)	<p style="text-align: center;">Artículo 6.</p> <p>Frente al artículo 6 comulgamos con el principio de ir reduciendo el monto del incentivo en la medida en que la inversión se vaya recuperando. Opinamos que si se desea un otorgamiento decreciente, la utilización de la totalidad del incentivo (10% del monto de la inversión) puede hacerse en cuatro etapas en vez de seis, así: 4% - 3% - 2% - 1%. Tal y como se muestra en la tabla a continuación:</p> <table border="1" data-bbox="846 1149 1311 1271"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje de utilización</th> <th>Porcentaje sobre el monto total de la inversión</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>40%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>30%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>20%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>10%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Porcentaje de utilización	Porcentaje sobre el monto total de la inversión	1	40%	4%	2	30%	3%	3	20%	2%	4	10%	1%	Total	100%	10%	No se acoge el comentario	La nueva versión del decreto ya no tendrá la figura de "reducción de valor de la inversión."
Año	Porcentaje de utilización	Porcentaje sobre el monto total de la inversión																					
1	40%	4%																					
2	30%	3%																					
3	20%	2%																					
4	10%	1%																					
Total	100%	10%																					

29	04/05/2023	GERMAN VILLALOBOS (ACOLFA)	<p style="text-align: center;">Artículo 6.</p> <p>De otro lado la disposición sobre constatación, por parte del Ministerio, de una eventual recuperación de la inversión antes del cuarto año, a la postre no luce algo realmente relevante</p>	No se acoge el comentario	La nueva versión del decreto ya no tendrá la figura de "reducción de valor de la inversión." No obstante, debe garantizarse que el porcentaje de inversión que recupere la empresa a través del instrumento IAMAS no sea una cifra excesiva, sino máximo del 20%.																					
30	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Artículo 6.</p> <p>Se propone la eliminación del artículo 6 que establece:</p> <p>"Artículo 6. Reducción del valor de la inversión. El incentivo del contingente contemplado en el IAMAS será otorgado a inversiones realizadas desde el año 2022 y hasta el año inmediatamente anterior al final de la vigencia del decreto. Este incentivo será efectivo por el tiempo de vigencia del decreto conforme a la tabla anexa que define el criterio para el cálculo del incentivo y su reducción de valor"</p> <table border="1" data-bbox="865 657 1268 852"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje de inversión</th> <th>Reducción de valor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>100</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>100</td> <td>14,28</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>100</td> <td>28,56</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>100</td> <td>42,84</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>100</td> <td>57,12</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>100</td> <td>71,4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Una vez el Ministerio constate que una inversión realizada por una empresa solicitante ha sido totalmente recuperada antes del cuarto año de vigencia del decreto, el parámetro de la inversión será cero.</p> <p>Parágrafo 1. Para las inversiones realizadas en el año 2022, la reducción en el valor de la inversión para el año 2024 será la correspondiente al año 2. Así mismo, el requisito establecido en el parágrafo 1 del artículo 5 para el año 2024 será del 5% de vehículos eléctricos."</p>	Año	Porcentaje de inversión	Reducción de valor	0	100	0	1	100	14,28	2	100	28,56	3	100	42,84	4	100	57,12	5	100	71,4	Se acoge el comentario.	La nueva versión del decreto ya no tendrá la figura de "reducción de valor de la inversión."
Año	Porcentaje de inversión	Reducción de valor																								
0	100	0																								
1	100	14,28																								
2	100	28,56																								
3	100	42,84																								
4	100	57,12																								
5	100	71,4																								

31	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p align="center">Parágrafo 1 del artículo 10.</p> <p align="center">Se sugiere la modificación del artículo en el siguiente sentido:</p> <p>"Parágrafo 1. El contingente se otorgará de <u>enero a diciembre</u> de cada año, <u>previa entrega del documento de certificación de la inversión, cuya información será verificada en abril a través de los estados financieros que las empresas solicitantes presenten</u> a la Superintendencia de Sociedades y al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p><u>En todo caso, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el ejercicio de su autoridad, se reservará la potestad de auditar las inversiones certificadas por las empresas solicitantes.</u>"</p>	Se acoge el comentario parcialmente	<p>Se modifica el texto en el siguiente sentido (Ahora parágrafo 1 del artículo 8): "El contingente se otorgará de enero a diciembre de cada año, previa entrega del documento de certificación de la inversión. Las empresas solicitantes deberán presentar a la autoridad administradora sus estados financieros a más tardar el 30 de abril del año correspondiente.</p> <p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá verificar la consistencia de la información y, de ser necesario, reajustar a la baja el contingente asignado, dando traslado a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para lo de su competencia. En cualquier caso, el contingente debe ser asignado en vigencia de este decreto."</p>
32	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p align="center">Artículo 11.</p> <p align="center">Se sugiere la modificación del artículo en el siguiente sentido:</p> <p align="center">"Artículo 11. Acreditación de condiciones para la asignación:</p> <p>Cada empresa autorizada deberá certificar su producción e inversión del año inmediatamente anterior, en número de unidades, indicando modelo y línea, y valor en pesos colombianos, así como las inversiones descritas en el literal 9 y 10 del artículo 1 del presente decreto, a través de certificación suscrita por una entidad especializada en auditaje y control, controlada directamente por la empresa autorizada, por el revisor fiscal de la misma o por un contador público cuando la empresa autorizada no tenga la obligación legal de contar con un revisor fiscal. La comunicación de habilitación será documento soporte de la declaración de importación de los productos que se importen con cargo al contingente IAMAS.</p> <p>En todo caso, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el ejercicio de su autoridad, se reservará la potestad de auditar las inversiones certificadas por las empresas solicitantes."</p>	Se acoge el comentario parcialmente.	<p>El artículo quedara así: "9. Acreditación de condiciones para la asignación. Para la asignación del contingente será necesario evidenciar por parte del solicitante, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La producción realizada durante el año inmediatamente anterior, en número de unidades, indicando modelo, línea y valor en pesos colombianos, de acuerdo con la definición del artículo 1.4. del presente Decreto. Para establecer el cumplimiento del requisito de producción, la empresa solicitante deberá aportar la certificación suscrita por una entidad especializada en auditaje y control, contratada directamente por la empresa; por el revisor fiscal de la misma, o por un contador público cuando la empresa solicitante no tenga la obligación legal de contar con un revisor fiscal. 2. Una inversión que corresponda a lo señalado en el numeral 8. del artículo 1. de este decreto. A dichos efectos, se debe allegar el certificado establecido en el numeral 9. del artículo 1. del presente decreto. <p align="center">En todo caso, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el ejercicio de su autoridad, se reservará la potestad de auditar la información certificada y remitida por las empresas solicitantes."</p> <p align="center">Teniendo en cuenta que el contingente IAMAS compromete recursos públicos, deben existir unos criterios mínimos para verificar que las empresas cumplan con los requisitos señalados en el Decreto. Así mismo, es Estado se reserva la facultad de auditar y verificar la información suministrada por las empresas beneficiarias.</p>
33	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p align="center">Artículo 15.</p> <p align="center">Se sugiere la eliminación de la sección subrayada del artículo así"</p> <p>"Artículo 15. Modificaciones y derogatorias. El presente Decreto modifica transitoriamente el Decreto 1881 de 2021 <u>y deroga el artículo 3 del Decreto 2051 del 13 de noviembre de 2019 en su aplicación para los vehículos clasificados en las categorías M y N que corresponde a las subpartidas arancelarias 8702401000, 8702409010, 8702409090, 8703801000, 8703809000, 87046010 y 87046090.</u>"</p>	Se acoge el comentario	Se elimina la sección sugerida.

34	12/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p style="text-align: center;">Artículo 16. Se modifica el artículo en el siguiente sentido:</p> <p>"Artículo 16. Vigencia. El presente Decreto tendrá una vigencia de cuatro años y entrará a regir desde el 1 de enero de 2024."</p>	Se acoge el comentario parcialmente	Se modifica el texto en el siguiente sentido: "Artículo 14. Vigencia. El presente Decreto entrará a regir el 1 de enero de 2024 y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027".
35	04/05/2023	JOHN SHERMAN	<p>La posible comisión de una práctica restrictiva de la competencia de llegar a expedir el decreto tal como está redactado y favorecer a algunas compañías otorgándoles cupos (424) dirigidos sin que otras puedan acceder a ellas.</p> <p style="text-align: center;">Lo correcto sería indicar a las compañías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La ampliación de cupos, 2. La forma en que se pueden solicitar a la Dirección de Comercio Exterior. <p>No es ético ni justo que haya una ampliación de cupos y que sean dirigidos cuando muchas compañías dejaron de importar por agotarse cupos y otras continúan con la importación con el pago pleno de aranceles.</p>	No se acoge el comentario	El proyecto de decreto no tiene por objetivo beneficiar a una empresa particular sobre las demás. Por el contrario, el proyecto pretende asignar un beneficio a las empresas que cumpliendo con los requisitos establecidos (producción e inversión) así lo soliciten. El beneficio se asignará entonces a las empresas solicitantes en mayor o menor medida dependiendo del promedio de la participación en producción y en la inversión realizada dentro del país.
36	10/05/2023	PAOLA BUENDIA GARCIA (ANDI)	<p>Se sugiere revisar la necesidad de extender las medidas de apoyo a un segmento que ha demostrado no necesitar las mismas, sobre todo en aras de focalizar estos esfuerzos en tecnologías hoy más costosas, pero con alto aporte ambiental como son la de cero emisiones.</p>	No se acoge el comentario	El contingente IAMAS ha demostrado ser un instrumento adecuado para fomentar la industria automotriz en Colombia. El nuevo proyecto de decreto busca mejorar esta situación y establecer un incentivo para la inversión y la producción nacional de vehículos en el país, lo cual está en armonía con la política de reindustrialización del Gobierno Nacional.
37	23/05/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	<p>Art. 1, numeral 6. No es claro el alcance del proyecto, ya que en la clasificación de todos los vehículos tipo M y N por su definición en los acuerdos de la UNECE, podrían ser vehículos M1, M2, M3, N1, N2, N3, de variedad de pasajeros y capacidad de carga, los cuales acorde con sus dimensiones y otras características técnicas NO podrán garantizar todos los elementos de seguridad mencionados en el numeral 6.</p>	Se acoge el comentario.	Con la propuesta presentada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial se aclaran las dudas sobre la clasificación de los vehículos y los reglamentos que deben cumplir cada uno según su clase.

38	23/05/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	<p>Art. 1, numeral 12. Consideramos que para efectos de que los vehículos efectivamente tengan un impacto positivo (o externalidad positiva como se menciona en la memoria justificativa), se haga exigible que los vehículos cumplan no solo con los 5 elementos que se mencionan en la norma, si no con todos los reglamentos aplicables en el anexo del Decreto 1430 de 2022. De lo contrario este criterio de seguridad pierde peso, ya que como se señaló, hoy se importan vehículos con los elementos de seguridad propuestos en el proyecto de decreto y tratándose de los mismos o mejores productos, se discriminan en razón a la persona jurídica que los importa.</p> <p>Con la medida se otorga un beneficio sin tener en cuenta la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), que determina que las condiciones y elementos de seguridad de los vehículos en Colombia deben ser adoptadas mediante norma y deben estar vigentes para ser exigibles por parte de las autoridades de control.</p>	No se acoge el comentario.	<p>Los requisitos a exigir a los vehículos importados por el contingente IAMAS deben ser proporcionales, teniendo en cuenta que deben ser criterios que superen los estándares exigidos internamente a nivel nacional, pero sin que resulten en beneficios tan elevados que no sean de viable cumplimiento las empresas beneficiadas con el contingente.</p> <p>Por otro lado, el Gobierno Nacional posee competencia para determinar los requisitos que deben tener los vehículos a importar por el contingente IAMAS.</p>
39	23/05/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	<p>Art. 4. Preocupa que al no existir un reglamento se permita que las empresas acrediten elementos de seguridad si tener en cuenta criterios claros de demostración de la conformidad y etiquetado que puedan garantizar que efectivamente los vehículos cumplen a cabalidad con ellos y por ende los consumidores cuenten con las efectivas garantías de uso de los mismos.</p> <p>Imposible de igual forma determinar cómo debe actuar la Superintendencia de Industria y Comercio para la verificar la acreditación de los elementos que se señalan, ya que hoy la ANSV no es autoridad con funciones para efectos de verificar que efectivamente los vehículos cumplan de manera adecuada con requisitos técnicos voluntarios para acceder a beneficios como el que se plantea; arancelarios.</p>	No se acoge.	El IAMAS contiene unos criterios claros y objetivos para verificar que los vehículos importados cumplan con los requisitos de seguridad vial. Adicionalmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) si es la entidad competente para verificar dichos requisitos.
40	23/05/2023	EDUARDO VISBAL REY (FENALCO)	Observamos con preocupación que a pesar de que el IAMAS es el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Ambiental y de la Seguridad Vial, el decreto solo se concentra en asuntos asociados a seguridad vial y no contempla requisitos ambientales que incentiven a que el uso de contingente pueda garantizar un aporte importante en la reducción de emisiones contaminantes por fuentes móviles.	No se acoge.	<p>El IAMAS ahora se denomina "Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y de la Seguridad Vial", y en él no se tienen previstos requisitos ambientales específicos más allá de lo regulado en las normas aplicables en Colombia.</p> <p>Según el parágrafo 2. del artículo 3 del proyecto de decreto, el contingente IAMAS no exige a las empresas autorizadas del cumplimiento de las normas generales que regulan los bienes importados, fabricados o ensamblados en el territorio nacional, lo cual incluye las normas en materia ambiental. Con ello, el Decreto bajo comentarios no pretende desconocer las normas aplicables en Colombia en materia ambiental, ya que estas se deben cumplir para los vehículos importados por el contingente IAMAS.</p>