



El futuro es de todos

Gobierno de Colombia

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 sub-partidas arancelarias 870120, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706 * | | | | |
| Objetivo del proyecto de regulación | Dar cumplimiento al artículo 25 de la Ley 2069 de 2020, para lo cual es necesario plantear acciones que podrían contemplar los programas, instrumentos e iniciativas de gestión, capacitación, acompañamiento y apoyo que desarrollen entidades gubernamentales dirigidos a la internacionalización de emprendimientos, los mecanismos de seguimiento y evaluación, y la articulación con el Sistema Nacional de Competitividad e Innovación y el Consejo Superior de Comercio Exterior | | | | |
| Fecha de publicación del informe | 15 de septiembre de 2021 | | | | |
| Descripción de la consulta | | | | | |
| Tiempo total de duración de la consulta: | 15 días calendario | | | | |
| Fecha de inicio | 24 de julio de 2021 | | | | |
| Fecha de finalización | 8 de agosto de 2021 | | | | |
| Enlace donde estuvo la consulta pública | https://www.mincit.gov.co/normatividad/proyectos-de-normatividad/proyectos-de-decreto-2021 | | | | |
| 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 2021). | | | | |
| Canales o medios dispuestos para la recepción de comentario | Correo electrónico: crojas@mincit.gov.co; jbecerra@mincit.gov.co | | | | |
| Resultados de la consulta | | | | | |
| Número de Total de participantes | 6 | | | | |
| Número total de comentarios recibidos | 28 | | | | |
| Número de comentarios aceptados | 14 | % | 50% | | |
| Número de comentarios no aceptados | 14 | % | 50% | | |
| Número total de artículos del proyecto | 12 | | | | |
| Número total de artículos del proyecto con comentarios | 7 | % | 58% | | |
| Número total de artículos del proyecto modificados | 4 | % | 0% | | |
| Consolidado de observaciones y respuestas | | | | | |
| No. | Fecha de recepción | Remitente | Observación recibida | Estado | Consideración desde entidad |
| 1 | 5/08/21 | Superintendencia de Industria y Comercio - Andrés Barreto González (Superintendente) | Considerar el mecanismo relacionado en el Proyecto de Decreto como un "reglamento técnico", situación que debe ser analizada conforme las disposiciones del Acuerdo sobre Obstáculos técnicos al comercio de la OMC | Mediante el presente Decreto no se están incorporando reglamentos técnicos a la legislación nacional, en su lugar, se está estableciendo una serie de requisitos para acceder a un mecanismo sui generis de importación a 0% de arancel, adicionales a los reglamentos técnicos que son exigibles en el país. | No se acepta comentario |
| 2 | 5/08/21 | Superintendencia de Industria y Comercio - Andrés Barreto González (Superintendente) | Corresponde emitir reglamentación técnica que incorpore las regulaciones internacionales | Mediante el presente Decreto no se están incorporando reglamentos técnicos a la legislación nacional, en su lugar, se están estableciendo una serie de requisitos para acceder a un mecanismo sui generis de importación a 0% de arancel, adicionales a los reglamentos técnicos que son exigibles en el país. | No se acepta comentario |
| 3 | 6/08/21 | Santiago Angel Urdinola (General Motors) | Eliminar requisitos de seguridad vial para aplicar al contingente IAMAS: el reglamento de frenado autónomo de emergencia (Reglamento ONUR131), el reglamento sobre protección a peatones (Reglamento ONU-R127 o Reglamento técnico mundial GTR 9) y el reglamento de protección del ocupante al impacto lateral con poste (Reglamento ONUR135 o Reglamento técnico mundial GTR 14). | Se acepta el comentario y se modifican requisitos de seguridad vial según las capacidades de las empresas ensambladoras con presencia en el territorio | Se acepta comentario |
| 4 | 6/08/21 | Santiago Angel Urdinola (General Motors) | Para el cálculo del contingente, solicitamos considerar la producción de los últimos 3 años (2018, 2019 y 2020) como base del parámetro del 10% del número de vehículos producidos y su valor FOB. | El instrumento cuenta con tres límites, el número de unidades a importar, el valor de la producción local y el tope fiscal, siendo estos irreductibles y evitando las importaciones masivas por parte de las ensambladoras. En este sentido, no se acepta el comentario, pues la recomendación del CONFIS limitó el instrumento a la producción del año inmediatamente anterior, sin consideraciones adicionales. | No se acepta comentario |
| 5 | 6/08/21 | Santiago Angel Urdinola (General Motors) | Solicitan que en la vigencia del contingente, sea considerada su revisión y ampliación a años posteriores, con la posibilidad y apertura a un nuevo estudio y aprobación de tope fiscal por parte del CONFIS para la aplicación en los próximos años. | Se acepta el comentario y se incorpora el siguiente artículo: Artículo 10. Revisión periódica. El mecanismo establecido en el presente Decreto, será revisado seis meses antes de su expiración por el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior. | Se acepta comentario |

| | | | | | |
|----|---------|--|--|--|-------------------------|
| 6 | 6/08/21 | Camilo Llinas Angulo (ACOLFA) | Que los vehículos a importar al amparo de la disposición sean exclusivamente de segmentos diferentes de aquellos a los cuales corresponden los vehículos que se estén ensamblando en el país | Se acepta el comentario y se incorpora el siguiente párrafo: Parágrafo: No podrán importarse dentro del contingente IAMAS los vehículos automotores que correspondan al mismo modelo y versión de los producidos en el territorio nacional por parte de la empresa autorizada. | Se acepta comentario |
| 7 | 6/08/21 | Camilo Llinas Angulo (ACOLFA) | Que la base de cálculo para otorgar el contingente sea la producción incremental del año calendario inmediatamente anterior, con respecto a su propio año inmediatamente anterior. | El instrumento cuenta con tres límites, el número de unidades a importar, el valor de la producción local y el tope fiscal, siendo estos irreductibles y evitando las importaciones masivas por parte de las ensambladoras. En este sentido, no se acepta el comentario, pues al recomendación del CONFIS limitó el instrumento a la producción del año inmediatamente anterior, sin consideraciones adicionales. | No se acepta comentario |
| 8 | 6/08/21 | Camilo Llinas Angulo (ACOLFA) | Que el beneficio consagrado se otorgue a la cadena como un todo, extendiéndolo a la industria de autopartes. | La medida está planteada como un proyecto piloto y, de conformidad con los resultados obtenidos, se tiene previsto extenderla a otros eslabones de la cadena productiva | No se acepta comentario |
| 9 | 6/08/21 | Logística CEVA (LAURA ROCIO MECHE GARCIA) | En el artículo 8 del proyecto se indica que no se podría solicitar levante de la declaración de importación, hasta tanto la autoridad administradora verifique que la importación se encuentra cubierta dentro del Monto del diferimiento arancelario autorizado. Este proceso como se evidencia sería manual, por lo que generaría demoras en el traite de importación. Por lo anterior se sugiere que se contemple la posibilidad de que la verificación se pueda realizar de manera automática teniendo en cuenta el monto autorizado inicialmente, o que de ser necesaria la verificación manual por parte de la autoridad administradora, esta verificación se realice posterior al levante de la mercancía y que en todo caso que la responsabilidad de usar el cupo en el tiempo y condiciones que lo autoriza la entidad es del importador. | La verificación del cupo por parte del Mincomercio se realizará posterior a la presentación de la Declaración de Importación, la respuesta se realizará máximo en 1 día, este proceso tiene como finalidad verificar que la importación a realizar cuente con el cupo autorizado. | No se acepta comentario |
| 10 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se incluyan requisitos técnicos acordes con el desarrollo de la industria en la región. sobre todo teniendo en cuenta que la inmediata aplicación del decreto en los años 2021 y 2022 imposibilita la implementación de nuevos desarrollo de ingeniería en ese plazo de tiempo. | Se acepta el comentario y se modifican requisitos de seguridad vial según las capacidades de las empresas ensambladoras con presencia en el territorio | Se acepta comentario |
| 11 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se garanticen procedimientos expeditos para su aplicación, de nuevo bajo el panorama de aplicación para lo que resta del año 2021 | Los parámetros y procedimiento para la asignación se establecerán mediante circular, la cual se expedirá una vez se emita el Decreto. Se precisa que el acto administrativo no es mediante resolución. En todo caso se acepta el comentario en el sentido de reducir el término para la expedición de la circular de 10 días a 5 días | Se acepta comentario |

| | | | | | |
|----|---------|--|---|---|-----------------------------------|
| 12 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>Se propone incluir la siguiente definición:</p> <p>Valor FOB para vehículos ensamblados o producidos en Colombia. Para efectos de la aplicación de la presente norma, el valor FOB para los vehículos ensamblados o producidos en Colombia, será el valor en factura del material CKD o material en franquicia (régimen PROFIA) más:</p> <p>1. El valor de las compras de servicios, materiales, partes, piezas y componentes para ensamble adquiridos en Colombia; y</p> <p>2. El valor en factura de las importaciones de servicios, y de materiales, partes, piezas y componentes para ensamble que estén en libre disposición cuando se incorporen al proceso de ensamble.</p> | <p>Se acepta parcialmente, y se incluye la siguiente definición:</p> <p>4. Valor de la producción nacional. Para efectos de la aplicación de las presentes normas, la producción nacional para venta local o exportación del régimen de transformación y ensamble será el valor en factura del material CKD, y para el régimen PROFIA será el material productivo, más:</p> <p>(i) El valor de las compras de material productivo para ensamble adquirido en Colombia y/o importado; y</p> <p>(ii) Los costos relativos a la mano de obra relacionada directamente con el ensamble de los vehículos.</p> <p>Se considera material productivo los componentes, las partes, las piezas y los insumos que se incorporen a los vehículos y que forman parte física de los mismos, cuando se encuentren ensamblados.</p> | Se acepta parcialmente comentario |
| 13 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se solicita incluir en el ámbito de aplicación del decreto "Plan vallejo Materias Primas." | <p>Se acepta parcialmente el comentario, se incluye la siguiente redacción:</p> <p>6. Producción de vehículos. Es el número de vehículos producidos en el territorio nacional destinados para venta local o exportación clasificado bajo las partidas arancelarias 870120, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706, elaborados por una empresa autorizada en el año inmediatamente anterior</p> | Se acepta parcialmente comentario |
| 14 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se solicita que el Decreto aplique teniendo en cuenta: el promedio de los tres últimos años inmediatamente anteriores. | <p>El instrumento cuenta con tres límites, el número de unidades a importar, el valor de la producción local y el tope fiscal, siendo estos irreductibles y evitando las importaciones masivas por parte de las ensambladoras.</p> <p>En este sentido, no se acepta el comentario, pues al recomendación del CONFIS limitó el instrumento a la producción del año inmediatamente anterior, sin consideraciones adicionales.</p> | No se acepta comentario |
| 15 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>Se solicita incluir lo siguiente al numeral 6 del artículo 1:</p> <p>Para vehículos a gasolina</p> <p>1. Cumplimiento de límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 4, <u>equivalente</u> o superior.</p> <p><u>Para Vehículos a diésel</u></p> <p>2. <u>Cumplimiento de límites máximos permisibles de emisión correspondientes a EURO IV, equivalente o superior.</u></p> | <p>Se acepta parcialmente el comentario, se incluye el término "equivalente" en el aparte de vehículos de gasolina. Pero no se incluye el aparte sobre diésel.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que En materia ambiental, de acuerdo con la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible los vehículos diésel en Colombia a partir del año 2015 deben cumplir con límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro IV/4 y los vehículos pesados deben contar con dispositivo de diagnóstico a bordo (OBD).</p> | Se acepta parcialmente comentario |
| 16 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se solicita la modificación de requisitos de seguridad vial | Se acepta el comentario y se detallan con más precisión series y características que deben cumplir los vehículos a importar | Se acepta comentario |
| 17 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | Se solicita eliminar las referencias a los años 2021 y 2022, y en su lugar hablar de "primer año" y "segundo año" | <p>El instrumento cuenta con tres límites, el número de unidades a importar, el valor de la producción local y el tope fiscal, siendo estos irreductibles y evitando las importaciones masivas por parte de las ensambladoras.</p> <p>En este sentido, no se acepta el comentario, pues al recomendación del CONFIS limitó el instrumento a disponibilidad presupuestaria en los años 2021 y 2022</p> | No se acepta comentario |

| | | | | | |
|----|---------|--|--|---|----------------------------|
| 18 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>Se solicita la eliminación de este párrafo:</p> <p>Parágrafo 1. Los productos a importar deberán cumplir con lo establecido en la Resolución 323 de 26 de noviembre de 1999 de la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuando resulte aplicable, y con lo señalado en el régimen de transformación o ensamble y/o el Programa de Fomento para la Industria Automotriz (PROFIA).</p> | <p>Se elimina párrafo, considerando que el contingente se usaría en vehículos importados, éstos tendrían que cumplir las condiciones establecidas en algún acuerdo comercial, o serían considerados de tercer país si no se cuenta con acuerdo comercial.</p> | Se acepta comentario |
| 19 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>Se solicita indicar que se comunicará <u>mediante correo electrónico</u> y en un término <u>máximo de 5 días a partir de la fecha de la solicitud</u> la habilitación del contingente.</p> | <p>La verificación del cupo por parte del Mincomerio se realizará posterior a la presentación de la Declaración de Importación, la respuesta se realizará máximo en 1 día, este proceso tiene como finalidad verificar que la importación a realizar cuente con el cupo autorizado.</p> <p>Lo anterior, se encontrará delimitado en la circular respectiva, por lo que dicha claridad adicional no resulta necesaria.</p> <p>Así mismo el correo electrónico no es el mecanismo destinado para efectos del mecanismo, sino la VUCE.</p> | No se acepta comentario |
| 20 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>Se solicita incluir el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 10. Vigencia y derogatorias. El presente Decreto entra a regir transcurridos quince (15) días comunes contados desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial, modifica, en lo pertinente, el Decreto 2153 de 2016 y <u>tendrá una vigencia inicial de 24 meses a partir de su entrada en vigencia</u>. Una vez finalizado el término de vigencia se restablecerán los aranceles contemplados en el Decreto 2153 de 2016 o en las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen o <u>se amplíe la aplicación del presente beneficio</u>.</p> | <p>Se acepta el comentario y se incorpora el siguiente artículo:</p> <p>Artículo 10. Revisión periódica. El mecanismo establecido en el presente Decreto, será revisado seis meses antes de su expiración por el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.</p> | Se parcialmente comentario |
| 21 | 8/08/21 | ANDI Cámara de la Industria Automotriz (María Juliana Rico Ospina) | <p>se analice su posibilidad de implementación de largo plazo, es decir más allá de 2022, como lo tiene México.</p> | <p>Se acepta el comentario y se incorpora el siguiente artículo:</p> <p>Artículo 10. Revisión periódica. El mecanismo establecido en el presente Decreto, será revisado seis meses antes de su expiración por el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.</p> | Se acepta comentario |
| 22 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>Agradecemos nos pueda explicar la diferencia entre lo que está en la memoria justificativa, 6.249 unidades, y las cifras que se desprenden de la cifras Dane que no superarían la 3.500 unidades, de igual forma cómo estiman el cupo para 2.022, basados en un año que no ha terminado.</p> | <p>6.294 unidades corresponderían al 10% de la producción nacional estimada, de acuerdo con las consultas realizadas a las ensambladoras nacionales para el año 2020. En este sentido, cabe aclarar también que esta cantidad es un tope, al igual que el 15% del valor fob y el más importante, el tope fiscal aprobado por el CONFIS. De esta forma, suponiendo que se cumplen los otros dos requerimientos, se estima que las ensambladoras podrán importar máximo 6.294 unidades en la modalidad de contingente IAMAS.</p> | No se acepta comentario |
| 23 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>Con respecto al numeral 4 del artículo 1, 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. Por ejemplo el reglamento R94 aplica solo a vehículos tipo M1, El reglamento R95 aplica solo a vehículos tipo M1 y N1, El reglamento R131 aplica solamente a vehículos tipo M2, N2, M3, N3. Teniendo en cuenta esta consideración, vemos necesario señalar de manera más detallada este asunto.</p> | <p>Se acepta el comentario y se detallan con más precisión series y características que deben cumplir los vehículos a importar</p> | Se acepta comentario |

| | | | | | |
|--|---------|------------------------------|--|---|-------------------------|
| 24 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>Agradecemos se comparta el análisis del aporte ambiental que se espera recibir de parte de este contingente autorizado, ya que conforme con las características técnicas de los vehículos, estos no deben cumplir condiciones especiales frente a sus tecnologías de combustión</p> | <p>En materia ambiental, de acuerdo con la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible los vehículos diésel en Colombia a partir del año 2015 deben cumplir con límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro IV/4 y los vehículos pesados deben contar con dispositivo de diagnóstico a bordo (OBD).</p> <p>Estos lineamientos no son más exigentes pues, de acuerdo con los Ministerios de Minas y Ambiente, actualmente no se podría requerir un estándar de emisiones más amigable con el medio ambiente debido a que la calidad de la gasolina colombiana no cumple con dichos lineamientos. Se espera que a partir del año 2023 el combustible colombiano alcance mayores estándares, lo que permitiría implementar estándares más exigentes en materia de emisiones.</p> <p>De hecho, de conformidad con la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, los límites máximos de emisión para vehículos a gasolina actualmente corresponden a un estándar Euro 2.</p> <p>El valor agregado por lo tanto es la exigencia de</p> | No se acepta comentario |
| 25 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>La medida resulta poco equitativa respecto de aquellos automotores importados que tienen los elementos de seguridad y que no son importados por ensambladoras</p> | <p>La medida está planteada como un proyecto piloto y, de conformidad con los resultados obtenidos, se tiene previsto extenderla a otros eslabones de la cadena productiva</p> | No se acepta comentario |
| 26 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>Se determinan características técnicas desconociendo los procedimientos de adopción de reglamentos técnicos en el país. 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</p> | <p>No se acepta el comentario: Mediante el presente Decreto no se están incorporando reglamentos técnicos a la legislación nacional, en su lugar, se están estableciendo una serie de requisitos para acceder a un mecanismo sui generis de importación a 0% de arancel, adicionales a los reglamentos técnicos que son exigibles en el país.</p> | No se acepta comentario |
| 27 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>De manera adicional 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. 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</p> | <p>No se acepta el comentario: Mediante el presente Decreto no se están incorporando reglamentos técnicos a la legislación nacional, en su lugar, se están estableciendo una serie de requisitos para acceder a un mecanismo sui generis de importación a 0% de arancel, adicionales a los reglamentos técnicos que si son exigibles en el país.</p> <p>La verificación del cumplimiento de este requisito, en el marco del IAMAS, le corresponderá a la ANSV, sin perjuicio de las acciones de defensa del consumidor que pueda adelantar la SIC</p> | No se acepta comentario |
| 28 | 8/08/21 | FENALCO (Eduardo Visbal Rey) | <p>Frente al procedimiento para la administración del contingente contenido en el artículo 6 del proyecto de Decreto, que indica que la autoridad administradora reglamentará el procedimiento aplicable para el otorgamiento de cupos asignados en el marco del IAMAS, mediante circular que deberá expedirse dentro de los diez (10) días siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto, se consulta sobre el proceso que se llevará a cabo para el año 2022 si aún no se tiene de esta vigencia.</p> | <p>Se acepta el comentario y se ajusta el artículo 6 en el siguiente sentido:</p> <p>Artículo 6. Procedimiento para la administración del contingente. La autoridad administradora reglamentará el procedimiento aplicable para el otorgamiento de cupos asignados en el marco del IAMAS en los años 2021 y 2022, respectivamente, los cuales se otorgarán sin superar el tope fiscal aprobado por el CONFIS, mediante circular que deberá expedirse dentro de los cinco (5) días siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto.</p> | Se acepta comentario |
|  <p>MAURICIO ANDRÉS SALCEDO MALDONADO Jefe Oficina de Asuntos Legales Internacionales</p> | | | | | |