

## 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

<b>Nombre de la entidad</b>	Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN		
<b>Responsable del proceso</b>	Gustavo Alfredo Peralta Figueredo – Director de Gestión Jurídica Sandra Liliana Cadavid Ortiz – Directora de Gestión de Aduanas (A)		
<b>Nombre del proyecto de regulación</b>	"Por el cual se modifica el parágrafo 2 del del artículo 85, y el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019"		
<b>Objetivo del proyecto de regulación</b>	Posibilitar el ingreso a depósitos privados para transformación y/o ensamble de mercancías nacionales o nacionalizadas de propiedad de terceros, distintos al titular del depósito, cuando dichas mercancías estén amparadas en un contrato entre el titular del depósito y el tercero, y además sean necesarias para la prestación de un servicio relacionado con la actividad comercial que lleva a cabo el titular en su depósito de conformidad con su objeto social y con el alcance de la habilitación.		
<b>Fecha de publicación del informe</b>	04/03/2026		
<b>Descripción de la consulta</b>			
<b>Tiempo total de duración de la consulta</b>	15 días		
<b>Fecha de inicio</b>	11/12/2025		
<b>Fecha de finalización</b>	26/12/2025		
<b>Enlace donde estuvo la consulta pública</b>	<a href="https://www.minhacienda.gov.co/documents/20119/1857600/PD%2BMJ_Veh%C3%ADculos_el%C3%A9ctricos.pdf/f6c55a58-c1db-74de-276f-b023338cb5a6?t=1765471942503">https://www.minhacienda.gov.co/documents/20119/1857600/PD%2BMJ_Veh%C3%ADculos_el%C3%A9ctricos.pdf/f6c55a58-c1db-74de-276f-b023338cb5a6?t=1765471942503</a>		
<b>Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto</b>	Página web del Ministerio de Hacienda y Crédito Público		
<b>Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios</b>	Formulario Web MHCP		
<b>Resultados de la consulta</b>			
<b>Número de Total de participantes</b>	2		
<b>Número total de comentarios recibidos</b>	3		
<b>Número de comentarios aceptados</b>	3	%	100%
<b>Número de comentarios no aceptados</b>	0	%	0%
<b>Número total de artículos del proyecto</b>	3		
<b>Número total de artículos del proyecto con comentarios</b>	2	%	66.66%
<b>Número total de artículos del proyecto modificados</b>	1	%	33.34%

**Consolidado de observaciones y respuestas**

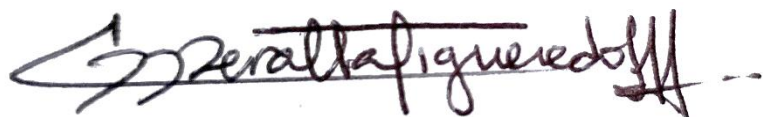
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	22/12/2025	Karol Andrea Garcia Buitrago ( <a href="mailto:kgarcia@andi.com.co">kgarcia@andi.com.co</a> ) - ANDI	<p>Desde la Industria Automotriz acompañamos la propuesta de redacción de este artículo, ya que, con la inclusión del último párrafo del artículo, es claro que se permite el ingreso de mercancía nacionalizada de propiedad de terceros a los depósitos privados habilitados para el régimen de transformación y ensamble. Con esto, acompañamos la necesidad de diferenciación de estas mercancías de las usadas y amparadas bajo el régimen, con el fin de mantener la independencia de estas en los procesos industriales que se surten al interior del depósito.</p> <p>Esta medida permitirá diversificar el uso del depósito para nuevos y más negocios de ensamble en el país, convirtiéndose en una importante palanca para la atracción de inversiones de alto impacto.</p>	Aceptado	No requiere ajustes en el texto propuesto.
2	22/12/2025	Karol Andrea Garcia Buitrago ( <a href="mailto:kgarcia@andi.com.co">kgarcia@andi.com.co</a> ) - ANDI	<p>Desde la Industria Automotriz solicitamos la eliminación de este artículo, ya que además de regular los depósitos del Régimen de Transformación y Ensamble, se incluye el programa PROFIA, sobre el cual NO ha existido ninguna solicitud de ajuste o modificación.</p> <p>Otorgar a PROFIA el mismo tratamiento previsto para el Régimen de Transformación y Ensamble implicaría una asimilación indebida de instrumentos con finalidades, naturalezas jurídicas y efectos económicos distintos. Tal equiparación supondría una modificación estructural del programa de fomento, introduciendo exigencias que no corresponden a su diseño original y que podrían generar impactos económicos adversos para las empresas acogidas, afectar la viabilidad de sus operaciones y debilitar la confianza en los instrumentos de política industrial vigentes.</p> <p>En este sentido, mantener una distinción clara entre los regímenes aduaneros operativos y los programas de fomento industrial resulta fundamental para preservar la coherencia del marco normativo, la seguridad jurídica de los inversionistas y la efectividad de las herramientas diseñadas para fortalecer la industria automotriz nacional., Agradecemos al Ministerio estudiar y acoger nuestros comentarios. Como usuarios directos de ambos programas, consideramos, como se mencionó anteriormente, que con la incorporación del parágrafo en el artículo 85, incluso si se incluyera en el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019, se cumpliría el objetivo de ampliar el uso para el mejoramiento de la competitividad de los depósitos habilitados en el Régimen de Transformación y Ensamble.</p> <p>“Cuando se trate de depósitos para transformación y/o ensamble también se podrán almacenar mercancías nacionales y nacionalizadas de propiedad de terceros que permitan activar y promover la sostenibilidad de los procesos productivos de la industria automotriz en el país, las cuales igualmente deberán ser identificadas por medios físicos o electrónicos para diferenciarlas de las mercancías sujetas a control aduanero de propiedad del titular.”</p> <p>En caso de requerir alguna información adicional, o requerir alguna mesa de trabajo para ampliar o aclarar algún aspecto de la información acá consignada, quedamos a su entera disposición para atender los requerimientos en aras de que el proyecto pueda quedar suscrito antes del cierre del 2025., Considerando que, en la normativa vigente, el Régimen de Transformación y Ensamble es el único régimen de fomento industrial que exige la constitución de un depósito</p>	Aceptado	<p>Se acoge el comentario en el sentido de eliminar la inclusión del programa PROFIA en el grupo de usuarios que pueden ser titulares o hacer uso de los depósitos para transformación y/o ensamble, previsto en el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019 (modificado por el artículo 2 del proyecto de decreto), pero no en el sentido de eliminar el artículo, en tanto el texto propuesto también precisa cómo debe contarse el término de almacenamiento en los depósitos para transformación y/o ensamble para mercancía sometida a la modalidad de transformación y/o ensamble.</p> <p>De esta forma, se ajusta el texto del proyecto de decreto, eliminando las menciones al programa PROFIA tanto en el artículo 88 como en los considerandos.</p>

		<p>aduanero para su operación, y dada la importancia de mantener la estabilidad y los incentivos previstos en el ordenamiento aduanero para la actividad industrial, la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI y sus asociados solicitan que el proyecto de decreto NO tenga alcance sobre el Programa de Fomento de la Industria Automotriz; PROFIA.</p> <p>La inclusión de PROFIA en el alcance del proyecto implicaría una transformación normativa profunda de este programa, la cual no ha sido requerida ni solicitada por parte de la industria automotriz que actualmente hace uso de este programa. Hacerlo tendría efectos adversos en términos económicos y operativos para las compañías que han estructurado sus modelos de negocio sobre esta base de incentivos de fomento. La modificación propuesta desestimularía la inversión productiva y generaría incertidumbre jurídica e impactos pecuniarios que afectaría la competitividad y la operación industrial nacionales en el marco de ese programa.</p> <p>En concreto, el proyecto de decreto pretende que las mercancías importadas bajo PROFIA deban estar dentro de un depósito de Transformación y Ensamble, al afirmar que los depósitos de Transformación y Ensamble son aquellos que contienen mercancías de uno u otro de estos dos regímenes. Sin embargo, actualmente, para operar bajo PROFIA, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo autoriza la instalación industrial donde se realizará el ensamble de los vehículos, así como las instalaciones de los proveedores locales que realizarán subensambles con las piezas importadas bajo PROFIA. Una nueva exigencia de este tipo implicaría que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una vez se cuente con la autorización de la instalación industrial en PROFIA, se tuviera que gestionar ante la DIAN la habilitación de un depósito de Transformación y Ensamble, lo cual, además de tomar aproximadamente 6 meses, desnaturaliza el funcionamiento de PROFIA.</li> <li>2. Se añadieran las siguientes obligaciones a PROFIA, exclusivas de los depósitos de Transformación y Ensamble: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constituir una garantía sobre el valor de la mercancía (1% CIF de las mercancías a importar o importadas en el último año) que se almacenará en dicho lugar, generando un importante sobrecosto para usuarios PROFIA.</li> <li>• Solicitar a la DIAN autorización para llevar las piezas importadas a las instalaciones de los proveedores locales, dando lugar a un doble trámite ante el Ministerio de Comercio y la DIAN.</li> <li>• Presentar informes trimestrales de las piezas importadas que se envían a los proveedores locales para subensamble, ocasionando una carga operativa adicional para el usuario PROFIA.</li> </ul> </li> </ol> <p>Esta exigencia, además, va en contravía de la coexistencia de programas, consagrada en el artículo 2.2.1.14.1.9 del Decreto 1074 de 2015, adicionado por el Decreto 1122 de 2019, al limitar el uso de la instalación industrial a los usuarios PROFIA y restringir la flexibilidad en la nacionalización y el almacenamiento de las mercancías importadas bajo ese programa, que en la actualidad pueden nacionalizarse en puerto, contando con los mismos plazos con que cuentan las demás modalidades de importación, o pueden llevarse a un depósito privado, no de Transformación y Ensamble, donde se tienen los mismos plazos, es decir, 30 días, prorrogables por el mismo término una única vez.</p>		
--	--	--	--	--

3	24/12/2025	Maria Juliana Medina Vesga ( <a href="mailto:mmedina@gdpconsultores.com">mmedina@gdpconsultores.com</a> ) – GDP Consultores	Bogotá, D.C., 24 de diciembre de 2025  Doctora DIANA MARCELA MORALES ROJAS Ministra MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO Ciudad  Asunto: Comentarios al proyecto de decreto “Por el cual se modifica el parágrafo 2 del del artículo 85, y el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019”  Respetada señora Ministra:  Nos dirigimos a usted respetuosamente para presentar a consideración del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo algunos comentarios sobre el proyecto de decreto “Por el cual se modifica el parágrafo 2 del artículo 85 y el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019”, orientado a habilitar que, en los depósitos privados para transformación y/o ensamble, se puedan almacenar mercancías nacionales y nacionalizadas de propiedad de terceros y, correlativamente, a incorporar de manera expresa el uso de dichos depósitos para el almacenamiento de mercancías importadas al amparo del Programa de Fomento para la Industria Automotriz; PROFIA.  GDP Consultores reconoce el propósito de fortalecer la sostenibilidad de los procesos productivos del sector automotriz y contribuir a la consolidación de encadenamientos asociados a dicha industria. En esa medida, nuestras observaciones buscan aportar a que el proyecto normativo alcance sus objetivos sin introducir distorsiones regulatorias que, en la práctica, afecten la libre competencia en los mercados o generen incertidumbre jurídica en la operación cotidiana de los agentes que participan en la cadena automotriz desde funciones comerciales y logísticas distintas a las de transformación y/o ensamble.  En particular, consideramos que, si bien la modificación proyectada amplía un marco operativo para la prestación de servicios sobre mercancía nacional y nacionalizada de terceros dentro de depósitos para transformación y/o ensamble, es recomendable ajustar su redacción y alcances para mitigar el riesgo de restricción o distorsión de la competencia por la canalización regulatoria del acceso a infraestructura y servicios hacia un subconjunto de operadores habilitados; en especial aquellos vinculados a esquemas de transformación/ensamble o PROFIA, con potenciales efectos de concentración y barreras de entrada.  I. El proyecto de decreto presenta un riesgo de distorsionar la libre competencia al canalizar, por vía regulatoria, la prestación de servicios y el acceso a infraestructura hacia un subconjunto de operadores habilitados  En el marco del proyecto de decreto que modifica el parágrafo 2 del artículo 85 y el artículo 88 del Decreto 1165 de 2019, existe un riesgo relevante de incidencia sobre la libre competencia, en la medida en que el diseño normativo concentra la posibilidad de prestar y articular determinados servicios logísticos e industriales en cabeza de agentes que cuenten con una habilitación específica como depósito privado para transformación y/o ensamble, o que operen bajo el Programa de Fomento para la Industria Automotriz; PROFIA. En efecto, el artículo 88 vincula la habilitación de estos depósitos a quienes sean reconocidos	Aceptado	Se acoge el comentario en el sentido de eliminar la inclusión al programa PROFIA del grupo de usuarios que pueden ser titulares o hacer uso de los depósitos para transformación y/o ensamble, pero no en el sentido de eliminar el artículo, en atención a que se trata de dos instrumentos jurídicos diferentes.
---	------------	--	--	----------	--

		<p>como industrias de transformación y/o ensamble o tengan autorizado un PROFIA, y además condiciona la habilitación, cuando se trate de mercancías importadas al amparo de dicho programa, a que recaiga exclusivamente sobre áreas previamente autorizadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Esto introduce un elemento de acceso regulatorio diferenciado a infraestructura y servicios, susceptible de generar asimetrías competitivas entre actores integrados a esquemas industriales/PROFIA y los importadores “puros” que no cuentan con esa habilitación ni con la escala para integrarse funcionalmente a ella.</p> <p>Adicionalmente, al permitir que en los depósitos para transformación y/o ensamble se almacenen mercancías nacionales y nacionalizadas de propiedad de terceros y que el titular del depósito preste servicios a dichos terceros respecto de esas mercancías, el proyecto crea un incentivo regulatorio para que la prestación de servicios y la consolidación de operaciones se canalicen hacia el subconjunto de agentes que ya detentan, o logran obtener, la habilitación asociada a la actividad de transformación/ensamble o a PROFIA. Bajo ese marco, el riesgo no se agota en la simple ampliación de un supuesto logístico, sino que puede producir efectos permanentes sobre la estructura del mercado, al favorecer que la infraestructura habilitada opere como “puerta de entrada” para la tercerización de servicios relacionados con procesos productivos o de alistamiento, desplazando alternativas disponibles en el mercado y elevando los costos de transacción para quienes no están integrados a dichas capacidades. En términos competitivos, el resultado puede ser una mayor concentración de la provisión de servicios e integración operativa bajo la sombra de agentes habilitados, con potenciales efectos de barrera de entrada, limitación del número o variedad de competidores y canalización de demanda hacia ciertos operadores.</p> <p>En ese contexto, y aunque el proyecto refiere a la existencia de un concepto de abogacía de la competencia, se mantiene la necesidad de tratar este componente como un punto de control sustantivo, dado el alto riesgo de incidencia en los términos del artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, en particular por la capacidad del instrumento para afectar la estructura competitiva del mercado mediante ventajas regulatorias asociadas al acceso a depósitos habilitados y a la posibilidad de ofrecer servicios integrados a terceros. De allí que resulte recomendable reforzar la precisión normativa sobre el alcance y condiciones bajo las cuales el titular del depósito puede prestar servicios a terceros y sobre los parámetros de acceso no discriminatorio a dichas capacidades, con el fin de mitigar el riesgo de que el esquema se traduzca en un favorecimiento práctico a uno o varios operadores con habilitación industrial/PROFIA, en detrimento de competidores que participan en la cadena automotriz desde el rol de importadores o distribuidores sin integración a esos programas.</p> <p>En conclusión, solicitamos que el proyecto de decreto incorpore ajustes y precisiones suficientes para asegurar que la habilitación de depósitos privados para transformación y/o ensamble; incluyendo la posibilidad de almacenar mercancías de terceros y prestarles servicios; no se traduzca en asimetrías regulatorias injustificadas entre los distintos agentes de la cadena automotriz. En particular, resulta necesario que el marco propuesto evite que el acceso a infraestructura y servicios quede, en la práctica, canalizado hacia un subconjunto de operadores con habilitación industrial o PROFIA, de modo que</p>		
--	--	---	--	--



		<p>importadores y demás participantes del mercado puedan operar bajo condiciones equivalentes, previsibles y no discriminatorias.</p> <p>Agradecemos el espacio de participación que el Ministerio ha abierto en torno a este proyecto de decreto y quedamos a su disposición para aportar información adicional y participar en los espacios técnicos que se consideren pertinentes para profundizar estas reflexiones, particularmente en lo referente al tratamiento de los vehículos híbridos enchufables y otras tecnologías de movilidad sostenible.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>María Juliana Medina Vesga Consultora GDP</p>		
--	--	--	--	--



**GUSTAVO ALFREDO PERALTA FIGUEREDO**

Director de Gestión Jurídica

**Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN**

Aprobó: Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
Revisó: Sandra Liliana Cadavid Ortiz – Directora de Gestión de Aduanas (A)   
Viviana López López - Asesora del Despacho de Dirección de Gestión Jurídica  
Elaboró: Paula Alejandra Ramírez Argotty – Subdirección de Operación Aduanera  
Lisban Osorio Ospina - Subdirección de Operación Aduanera  
Lauren Lucía Paternina - Despacho de la Dirección de Gestión de Aduanas 

[www.minhacienda.gov.co](http://www.minhacienda.gov.co)